

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-104

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE ACC-
CW, COPM-2, APP-SP, APP-RJ, APP-GW, TWR-SJ,
TWR-TA, EMBRAER E IPEV**

2024

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-104

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE ACC-
CW, COPM-2, APP-SP, APP-RJ, APP-GW, TWR-SJ,
TWR-TA, EMBRAER E IPEV**

2024



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

PORTARIA DECEA Nº 1.276/DNOR1, DE 7 DE MARÇO DE 2024.

Aprova a reedição da Circular que divulga Carta de Acordo Operacional entre o ACC-CW, COPM-2, APP-SP, APP-RJ, APP-GW, TWR-SJ, TWR-TA, Embraer e IPEV.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 21, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da CIRCEA 100-104, “Carta de Acordo Operacional entre ACC-CW, COPM-2, APP-SP, APP-RJ, APP-GW, TWR-SJ, TWR-TA, Embraer e IPEV”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 1º de abril de 2024.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 875/DNOR1, de 24 de abril de 2023, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 81, de 5 de maio de 2023.

Ten Brig Ar ALCIDES TEIXEIRA BARBACOVÍ
Diretor-Geral do DECEA

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES7

1.1 FINALIDADE7

1.2 ÂMBITO.....7

2 TRANSCRIÇÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL8

3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....9

REFERÊNCIAS 10

Anexo - Transcrição da Carta de Acordo Operacional 11

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular Normativa de Controle do Espaço Aéreo tem por finalidade divulgar a Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (ACC-CW), o Controle de Aproximação de São Paulo (APP-SP), o Controle de Aproximação do Rio de Janeiro (APP-RJ), o Segundo Centro de Operações Militares (COPM-2), o Controle de Aproximação de Guaratinguetá (APP-GW), a Torre de Controle de Taubaté (TWR-TA), a Torre de Controle de São José dos Campos (TWR-SJ), o Instituto de Pesquisa e Ensaios em Voo (IPEV) e a Embraer, que padroniza, disciplina, define e/ou orienta os procedimentos de coordenação, meios de comunicações, atribuições e responsabilidades das partes envolvidas e outras disposições necessárias para voos nos Espaços Aéreos Condicionados (EAC) SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE, SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA, SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA, SBR 418 Ensaios SUPERIOR, SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno, SBR 301 Área Barreiro e Área Parafuso, que existem com a finalidade de voos de ensaio do IPEV e da Embraer.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos na Carta de Acordo Operacional, de observância obrigatória, complementam ou detalham os procedimentos prescritos pelo DECEA e aplicam-se às partes signatárias.

2 TRANSCRIÇÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

O Anexo desta Circular apresenta a transcrição (com ajustes editoriais em prol da clareza e sistematização de seu conteúdo) da Carta de Acordo Operacional entre ACC-CW, APP-SP, APP-RJ, COPM-2, APP-GW, TWR-TA, TWR-SJ, IPEV e Embraer.

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por meio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer> ou <https://publicacoes.decea.mil.br>, acessando o *link* específico da publicação.

3.2 Os procedimentos estabelecidos nesta CAOp não dispensam o cumprimento das demais disposições das legislações em vigor, das normas e dos procedimentos estabelecidos pelo DECEA.

3.3 Os casos não previstos nesta Carta de Acordo Operacional deverão ser submetidos ao Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica. *Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica: NSCA 5-1*. Rio de Janeiro, 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Elaboração e Padronização das Publicações do SISCEAB: ICA 5-8*. Rio de Janeiro, 2018.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Orientações para Elaboração de Carta de Acordo Operacional: CIRCEA 63-5*. Rio de Janeiro, 2014.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste. **Carta de Acordo Operacional entre ACC-CW, APP-SP, APP-RJ, COPM 2, APP-GW, TWR-TA, TWR-SJ, IPEV e EMBRAER**. Boletim Interno Ostensivo do CINDACTA II nº 115, São Paulo, 16 jun. 2023, p. 24.

Anexo - Transcrição da Carta de Acordo Operacional

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE ACC- CW, COPM-2, APP-SP, APP-RJ, APP-GW, TWR-SJ, TWR-TA, EMBRAER E IPEV

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Carta de Acordo Operacional entre ACC-CW, APP-SP, APP-RJ, COPM-2, APP-GW, TWR-TA, TWR-SJ, IPEV e Embraer padroniza, disciplina, define e/ou orienta os procedimentos de coordenação, meios de comunicações, atribuições e responsabilidades das partes envolvidas e outras disposições necessárias para voos nos Espaços Aéreos Condicionados (EAC) SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE, SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA, SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA, SBR 418 Ensaios SUPERIOR, SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno, SBR 301 Área Barreiro e Área Parafuso que existem com a finalidade de voos de ensaio do IPEV e da Embraer.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional, de observância obrigatória, complementam ou detalham os procedimentos prescritos pelo DECEA e aplicam-se às partes signatárias da presente Carta de Acordo Operacional.

1.3 DEFINIÇÕES

1.3.1 ATIVAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO

Estado de Espaço Aéreo Restrito (SBR) que determina que o EAC em questão se tornou uma área exclusiva para a realização da atividade a que se destina, conforme previsto em Publicação Aeronáutica. Não será permitido, quando da sua utilização, o ingresso de aeronaves que não façam parte dessa atividade aérea específica, salvo em casos de contingência e sob a coordenação de órgão ATC.

1.3.2 COORDENAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO

Uso de porção do espaço aéreo, podendo conter um EAC não ativado. Essa porção terá a classificação do espaço aéreo correspondente dentro do qual está contido, exceto se disposto diferente em publicação aeronáutica. O serviço de informação e alerta será prestado normalmente dentro de seus limites, e as aeronaves realizando atividade aérea específica serão separadas das aeronaves sob o controle do órgão ATC pela aplicação dos mínimos de separação ATC prescritos nas normas do DECEA.

1.3.3 ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO ATIVADO

EAC estabelecido pela autoridade aeronáutica competente, de caráter temporário ou permanente, cuja ativação pode ser feita permanentemente, em publicação aeronáutica específica, por intermédio de NOTAM ou, ainda, sob coordenação de órgão ATS. Os tráfegos evoluindo em seu interior não receberão serviço ATC e deverão manter-se dentro de seus limites. Não será permitido o ingresso de aeronaves que não pertençam à atividade

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

aérea para a qual o EAC foi criado, quando da ativação deste, salvo em casos de contingência e sob a coordenação ATC.

1.3.4 ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO COORDENADO

EAC estabelecido pela autoridade aeronáutica competente, de caráter temporário ou permanente, que não requer ativação e requer coordenação entre as aeronaves evoluindo em seu interior. Este EAC terá a classificação de espaço aéreo dentro do qual está contido, exceto se disposto diferente em publicação aeronáutica.

1.3.5 ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO PERMANENTE (EAC-P)

Parte do espaço aéreo estabelecida permanentemente e cadastrada na publicação de informações aeronáuticas.

1.3.6 ESPAÇO AÉREO CONDICIONADO TEMPORÁRIO (EAC-T)

Parte do espaço aéreo estabelecida por um período de tempo determinado.

2 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ACORDADOS

2.1 DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1.1 Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional (CAOp) complementam ou detalham, quando necessário, as normas e os procedimentos estabelecidos pelo DECEA, nos documentos pertinentes.

2.1.2 A prestação do ATS nos Espaços Aéreos Condicionados SBR 421Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE e SBR 418 Ensaios SUPERIOR será exercida pelo APP-RJ.

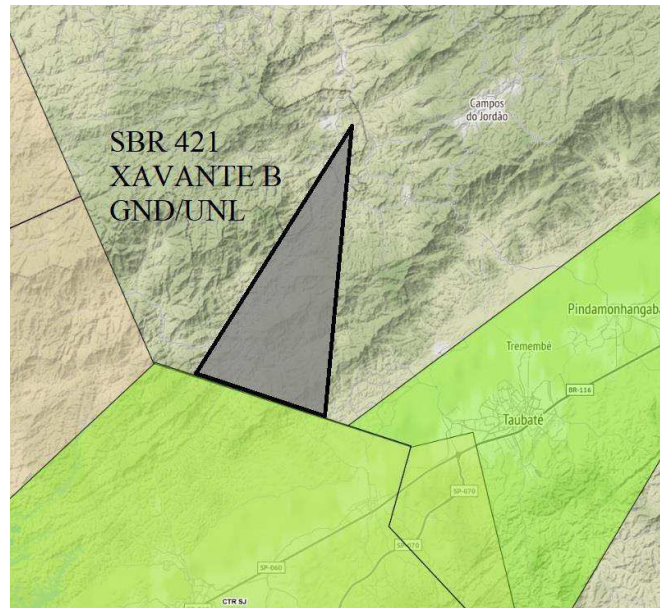
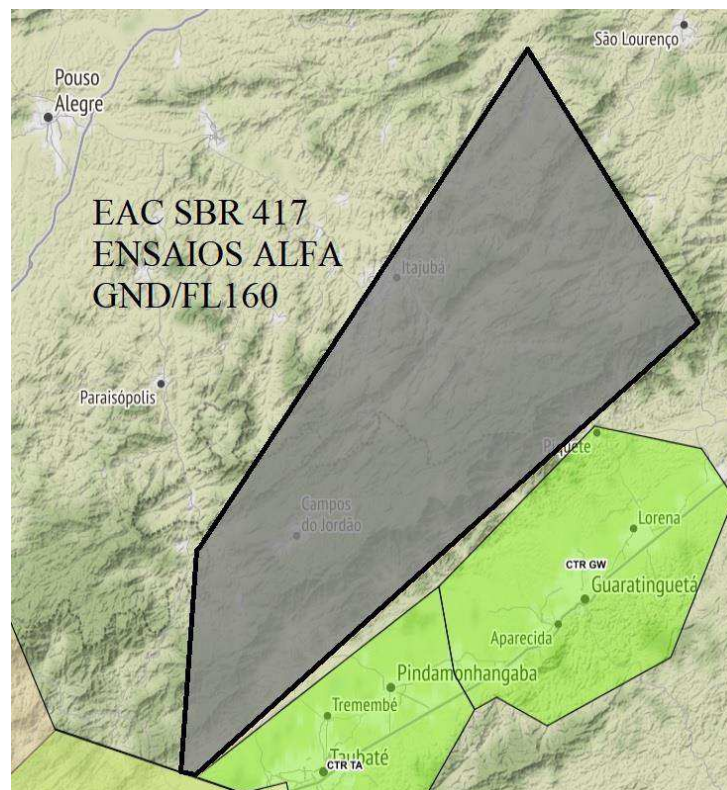
2.1.3 A prestação do ATS no Espaço Aéreo Condicionado SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA será exercida pela TWR-TA.

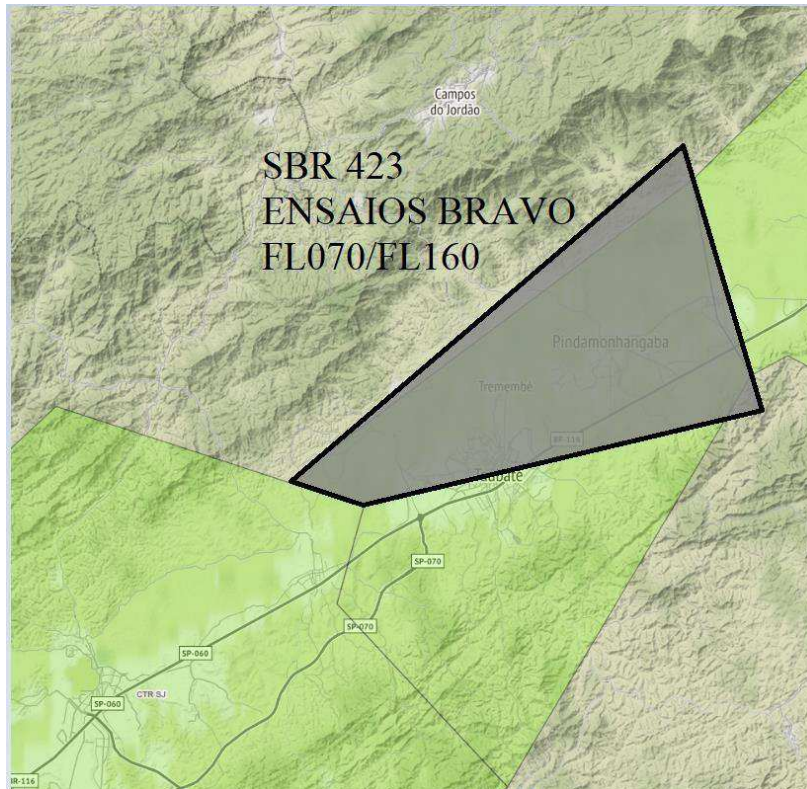
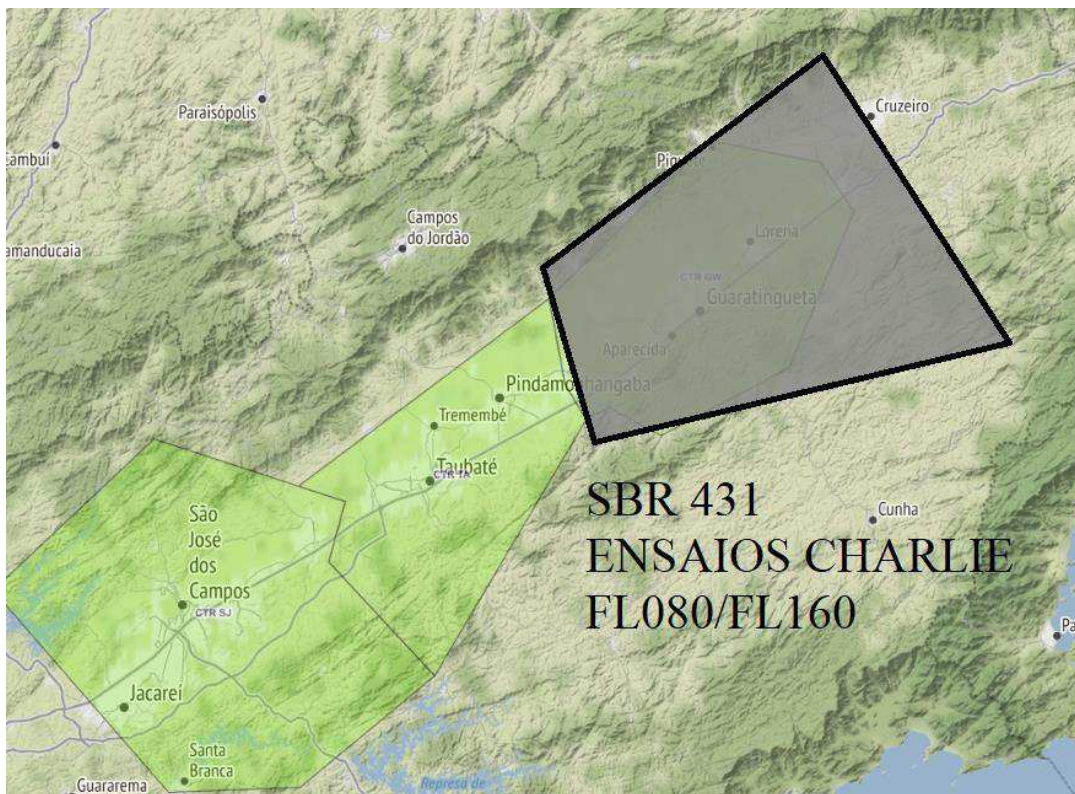
2.1.4 A prestação do ATS no Espaço Aéreo Condicionado SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA será exercida pelo APP-GW.

2.1.5 A prestação do ATS nos EAC SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno será exercida pelo ACC-CW.

2.1.6 A prestação dos ATS no EAC área Parafuso será exercida pelo APP-SP.

2.1.7 Todos os EAC de que tratam essa CAOp são permanentes (EAC-P), exceto o EAC ÁREA PARAFUSO, que é definido como temporário (EAC-T).

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional**2.2 REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DOS ESPAÇOS AÉREOS CONDICIONADOS****2.2.1 EAC SBR 421 XAVANTE B****Figura 1 - SBR 241 – XAVANTE B****2.2.2 EAC SBR 417 ENSAIOS ALFA****Figura 2 – SBR 417 – ENSAIOS ALFA**

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional**2.2.3 EAC SBR 423 ENSAIOS BRAVO****Figura 3 – SBR 423 – ENSAIOS BRAVO****2.2.4 EAC SBR 431 ENSAIOS CHARLIE****Figura 4 – SBR 431 ENSAIOS CHARLIE**

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.2.5 EAC SBR 493 GUARÁ BAIXA

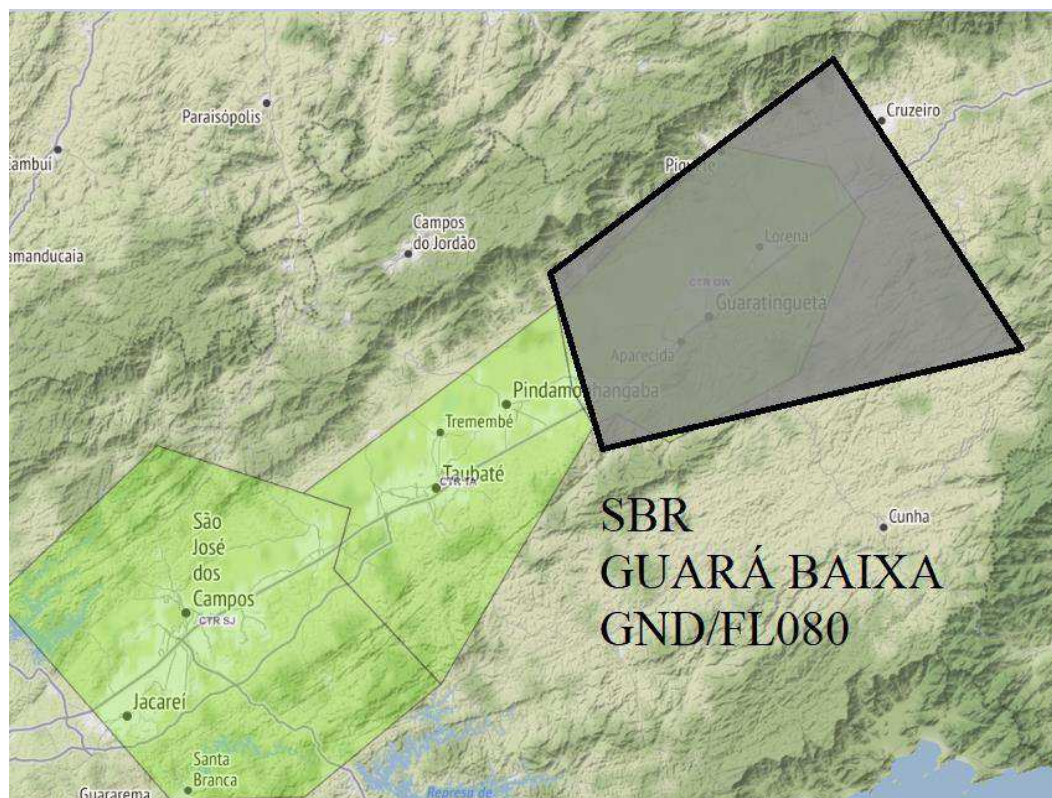


Figura 5 – SBR 493 GUARÁ BAIXA

2.2.6 EAC SBR 434 TAUBATÉ BAIXA

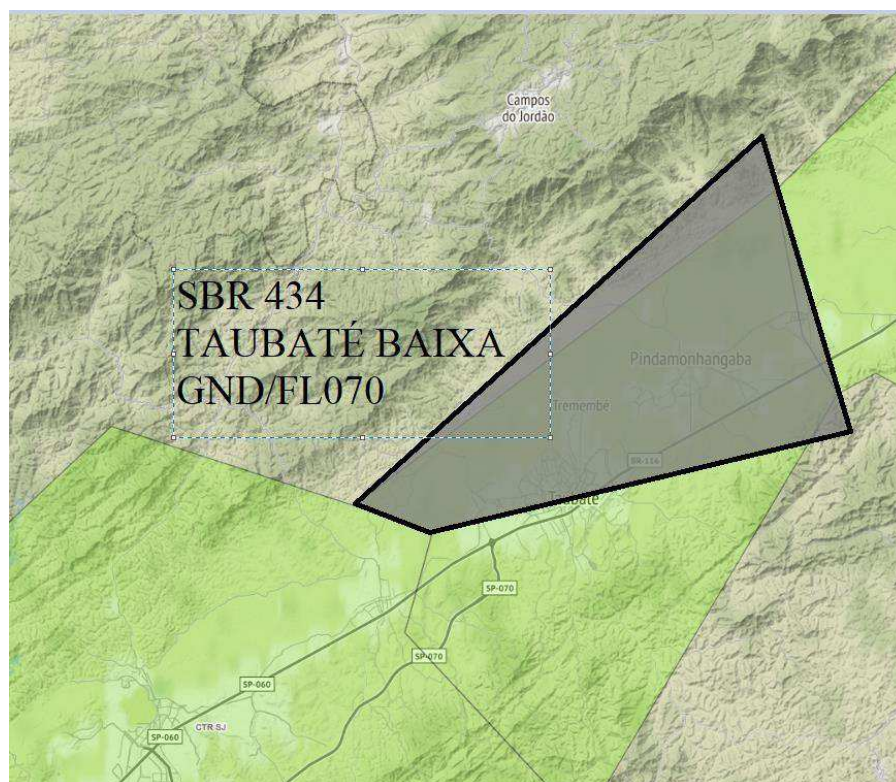
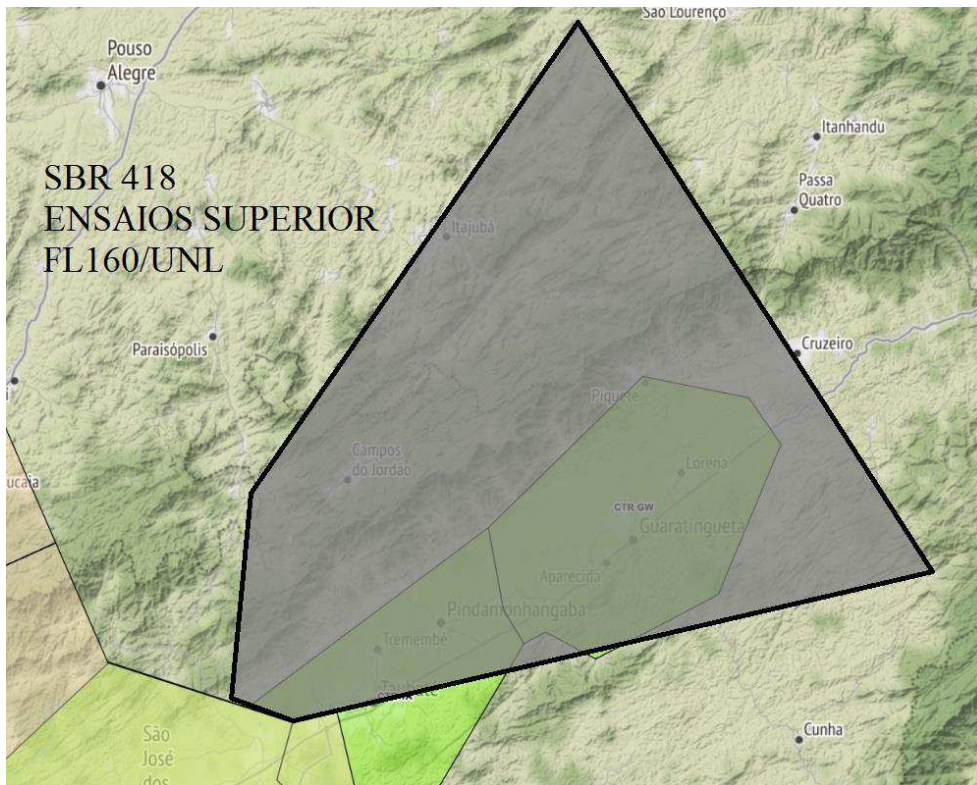
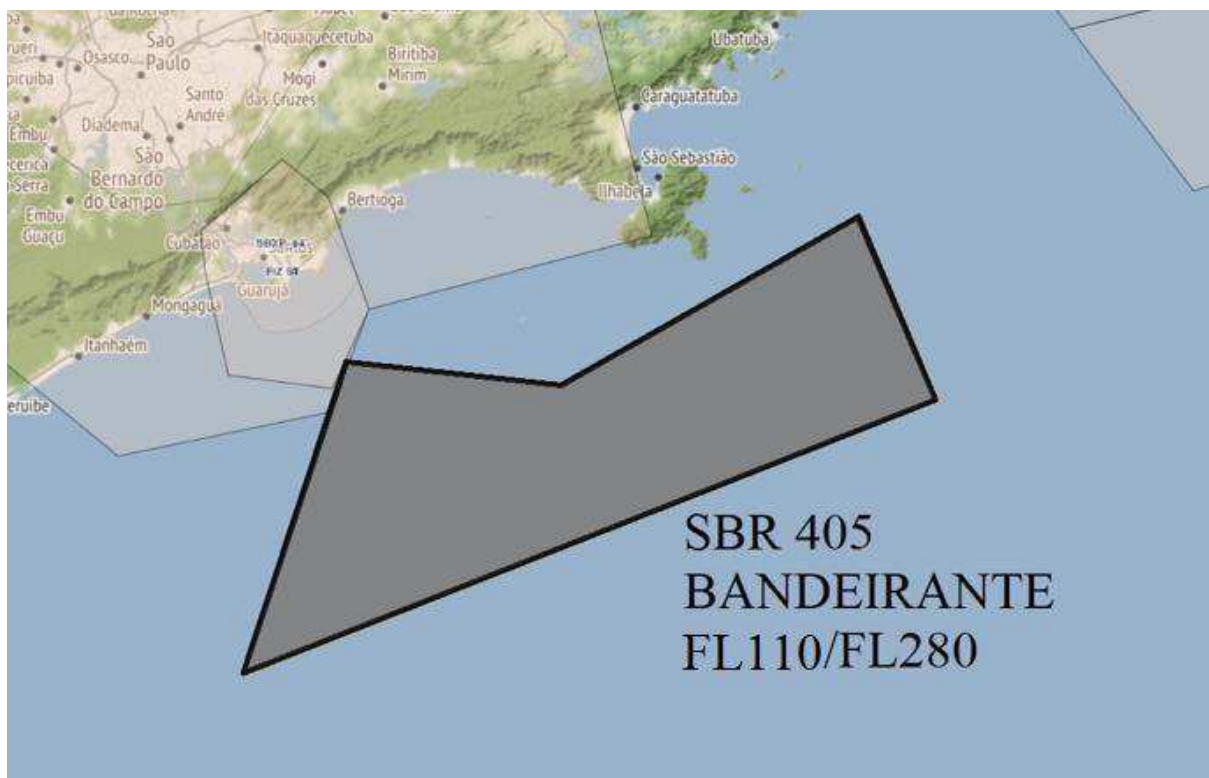


Figura 6 – SBR 434 TAUBATÉ BAIXA

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional**2.2.7 EAC SBR 418 ENSAIOS SUPERIOR****Figura 7 – SBR 418 ENSAIOS SUPERIOR****2.2.8 EAC SBR 405 BANDEIRANTE****Figura 8 – SBR 405 BANDEIRANTE**

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.2.9 EAC SBR 455 BANDEIRANTE UNO

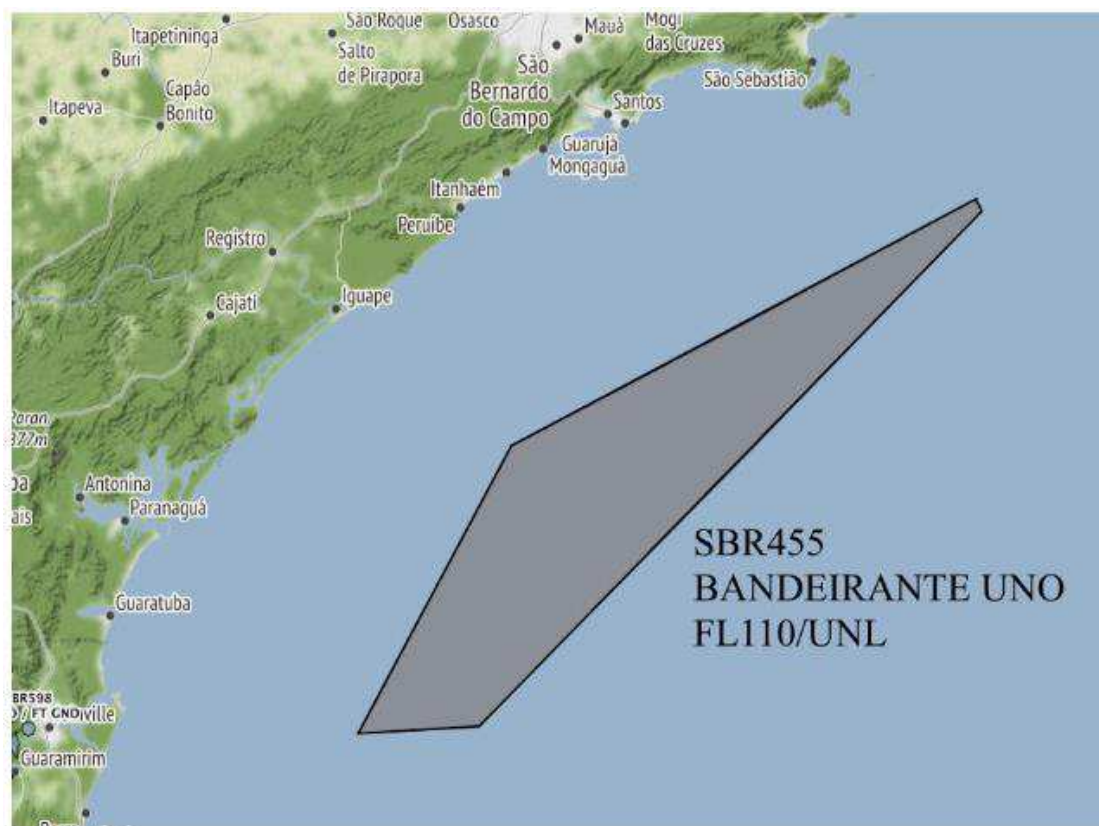
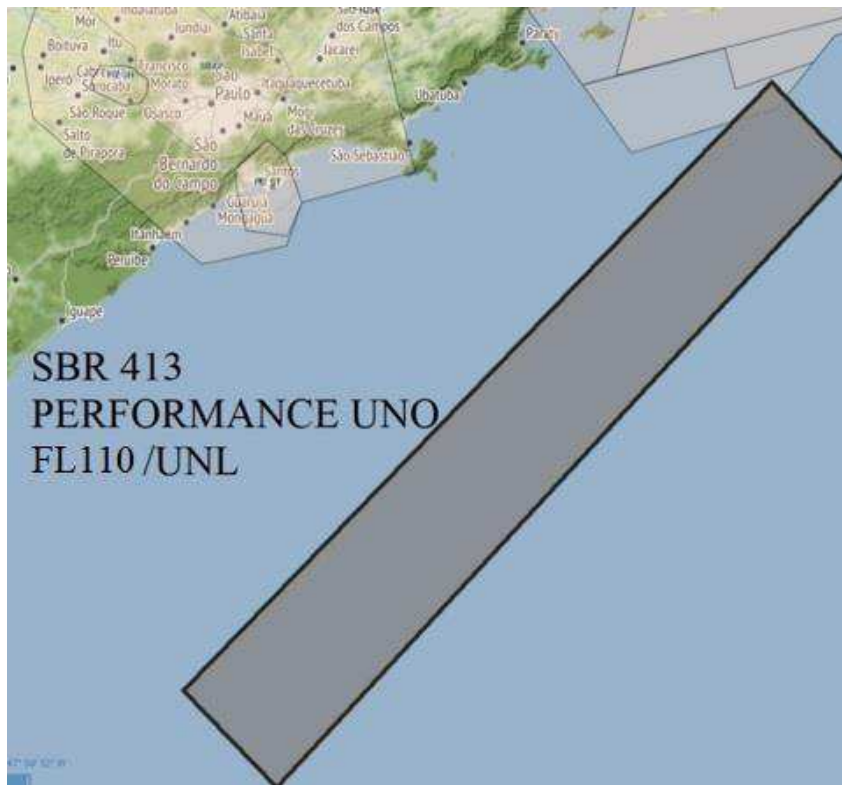
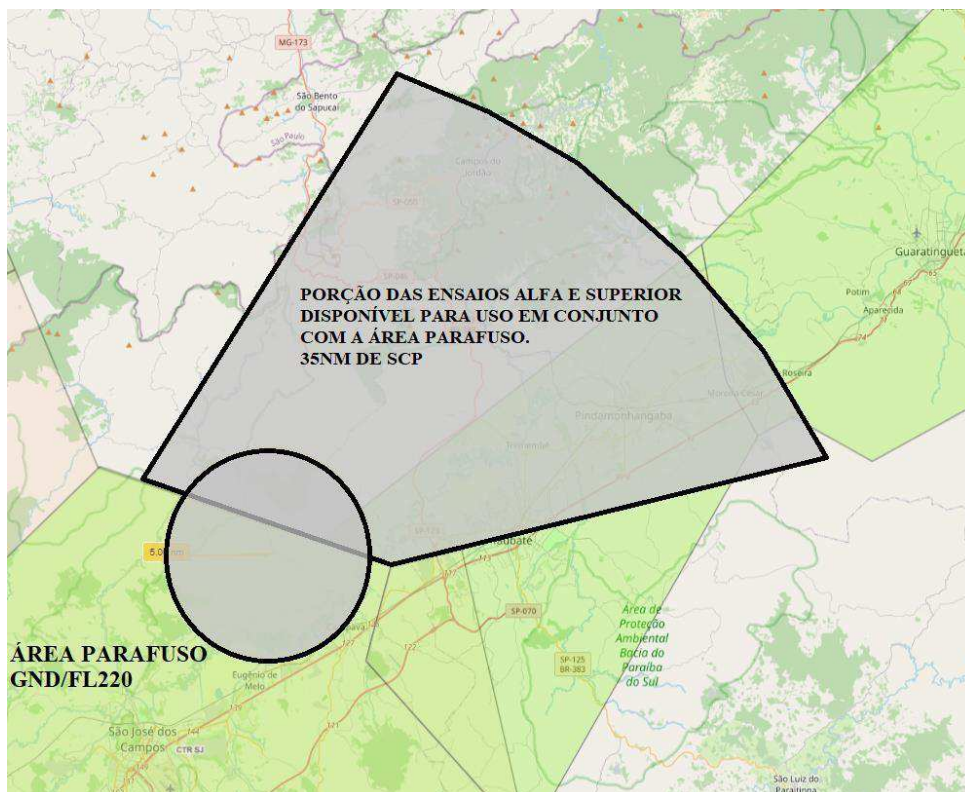


Figura 9 – SBR 455 BANDEIRANTE UNO

2.2.10 EAC SBR 457 PHENOM UNO



Figura 10 – SBR 457 PHENOM UNO

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional**2.2.11 EAC SBR 413 PERFORMANCE UNO****Figura 11 – SBR 413 PERFORMANCE UNO****2.2.12 EAC-T ÁREA PARAFUSO****Figura 12 – EAC-T ÁREA PARAFUSO**

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

outras aeronaves, de forma eventual, mediante autorização prévia do órgão ATS pertinente para cada evento específico.

NOTA 2: Voos recreativos e esportivos que pretendam utilizar a região de interesse dessa CAOp de forma regular só poderão ser autorizados nos SAB/DOM e feriados nacionais ou de SEG/SEX das 2300 UTC às 0900 UTC, devendo, ainda, o órgão ATS observar a CAOp específica em vigor. O ingresso e a utilização de EAC sobrepostos a CTR deverão ser objeto de autorização antecipada por parte do órgão ATC com jurisdição sobre essa área; deverão ser cumpridas, ainda, as regras estabelecidas conforme a classificação da respectiva CTR.

2.3.4 Alterações da escala de voo devem ser encaminhadas por intermédio dos endereços eletrônicos informados em 2.3.1 com a maior brevidade possível.

2.3.5 A decolagem de todo voo de ensaio com destino aos EAC SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE, SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA, SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA e SBR 418 Ensaios SUPERIOR estará condicionada à realização de *briefing* com antecedência de no mínimo 30 (trinta minutos) e no máximo 3 (três) horas em relação ao EOBT.

2.3.6 O *briefing* será feito pelo piloto responsável pela atividade de ensaio em voo com o ATCO do órgão responsável e deverá ocorrer com:

- a) o APP-RJ quando houver intenção de realização do voo nos EAC SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO e/ou SBR 431 Ensaios CHARLIE e SBR 418 Ensaios SUPERIOR;

NOTA: Caberá ao APP-RJ, logo após ter recebido o *briefing*, informar à TWR-TA e ao APP-GW o horário de início da ativação dos EAC (SBR 423 e SBR 431).

- b) a TWR-TA quando houver intenção de realização do voo apenas no SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA e/ou SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA;

NOTA: Após o *briefing*, quando houver a intenção do uso do SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA, a TWR-TA deverá repassar as informações ao APP-GW mediante coordenação telefônica.

- c) a TWR-TA quando houver intenção de realização do voo no SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA e/ou SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA e tenciona-se manter as evoluções do GND e limitado até FL100. Nesses casos, caberá a esse órgão ATC coordenar com o APP-RJ que, após declarar estar ciente do tráfego (incluindo seu código SSR), poderá autorizar que as aeronaves mantenham durante todo o voo a escuta da TWR-TA ou do APP- GW, conforme o caso; e

NOTA 1: A TWR-TA deverá repassar as informações ao APP-GW mediante coordenação telefônica, quando houver a intenção do uso do SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA nas mesmas condições.

NOTA 2: De acordo com o item 2.5.1, caberá ao APP-RJ manter outras aeronaves alheias à atividade de ensaio distantes do EAC, o serviço de vigilância prestado pelo APP-RJ será realizado no espaço aéreo do FL105/UNL conforme AIP BRASIL. Caso

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

eventualmente o APP-RJ não consiga contato com algum tráfego se dirigindo para os EAC, deverá o mais breve possível entrar em contato com a TWR-TA ou APP-GW, conforme o caso, a fim de que seja transmitida a informação às aeronaves em evolução, alertando-as sobre o tráfego invasor.

- d) o APP-SP quando houver a intenção de realização do voo na ÁREA PARAFUSO.

2.3.7 Neste *briefing* deverão ser passadas informações mais detalhadas do voo, como, por exemplo, bloco de níveis, requisitos específicos do voo que venham a ser fator para a coordenação do tráfego (manutenção de proa/altitude específica, evoluções de maior amplitude de altitudes/velocidade/proa e, se possível, tempo de realização dos exercícios e a descrição das diferentes fases do voo).

2.3.8 A inobservância dos termos dos itens 2.3.1 e 2.3.5 poderá implicar a não realização do voo.

2.4 ATIVAÇÃO/COORDENAÇÃO DOS EAC

2.4.1 Os EAC tratados nesta Carta não têm restrição de horários para uso. Entretanto, para a ativação das áreas, deverão ser respeitados os dispositivos pré-voo e de coordenação constantes nesta CAO.

2.4.2 A utilização das áreas de ensaio referidas nesta Carta está sujeita a autorizações dos órgãos ATS por elas responsáveis, de acordo com os requisitos pré-voo e de coordenação.

2.4.3 Os EAC serão definidos como espaço aéreo condicionado coordenado quando a porção do espaço aéreo utilizada para a realização dos ensaios em voo for a compreendida nos limites laterais das CTR-TA e CTR-GW, abaixo de 7000' e 8000', respectivamente. Nesses casos, o compartilhamento do espaço aéreo entre voos do IPEV/Embraer e outros tráfegos estará sujeito a prévia coordenação com o IPEV/Embraer.

2.4.4 Em caso da realização de voo de ensaio sob Coordenação de Espaço Aéreo, este deverá respeitar estritamente os blocos de níveis e os limites laterais do EAC tratados no *briefing* pré-voo.

2.4.5 Nas situações em que for necessário o uso do espaço aéreo condicionado coordenado, as aeronaves de ensaio em voo deverão manter a escuta do órgão ATC com jurisdição em cada uma das CTR e receberão, por meio desses, os serviços de informação de tráfego e de alerta. Para isso, a aeronave de ensaio em voo deverá realizar contato rádio na frequência prevista para cada órgão antes de ingressar na porção sob jurisdição deste, exceto se receber informação contrária devido à coordenação anteriormente realizada entre esses órgãos ATC.

2.4.6 Nos casos em que houver necessidade de ação do órgão ATC para a manutenção da segurança, qualquer restrição de nível ou instrução ATC deverá ser imposta somente às aeronaves alheias à atividade de ensaio que estiver em evolução, de modo que as aeronaves de ensaio em voo estarão sujeitas somente ao serviço de informação de voo e alerta.

2.4.7 Caso o EAC ou área planejada para o voo esteja ocupada por outra aeronave de ensaio, caberá ao piloto solicitar outra área ou informar ao Órgão ATS que compartilhará o mesmo

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

setor após ter coordenado, via fonia, com a tripulação da aeronave evoluindo no EAC em questão.

2.5 PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS DOS ÓRGÃOS ATS

2.5.1 Em caso de utilização de um ou mais EAC, o órgão ATS não poderá permitir a entrada de aeronaves não envolvidas na atividade prevista para aquele EAC, a não ser nos casos de contingência previstos em 2.5.4, ou mediante coordenação prévia com o IPEV/Embraer.

2.5.2 Para os EAC coordenados a entrada de outros tráfegos poderá ser permitida, desde que não interfira no perfil de voo do IPEV/Embraer e seja previamente coordenado com estes.

2.5.3 A CAG deve ser orientada pelos órgãos ATS signatários dessa CAOp a realizar eventuais desvios meteorológicos evitando ingresso nos EAC ativados.

2.5.4 Em caso de ocorrência de desvios meteorológicos ou outra ocorrência de tráfego aéreo em que a manutenção dos limites horizontais dos EAC ativados possa vir a significar redução dos níveis de segurança operacional (perda/redução da capacidade ATC ou redução dos mínimos de separação), o piloto da aeronave em ensaio em voo no EAC a ser invadido deve ser informado da situação imediatamente e, se possível, questionado quanto à possibilidade de relocação do voo para outro EAC.

2.5.5 O ACC-CW, o APP-SP ou o APP-RJ, ao observarem qualquer dos eventos previstos em 2.5.3, terão o poder de decisão para cancelamento das atividades de ensaio em voo sendo realizadas nos EAC de sua responsabilidade, conforme previsto nesta CAOp, caso os níveis de segurança se degradem a um nível julgado inaceitável.

2.6 UTILIZAÇÃO DOS EAC E ÁREAS DE ENSAIO EM VOO

2.6.1 A utilização dos EAC previstos nesta CAOp estará sujeita à apresentação de Plano Voo entregue à sala AIS-SJ, por telefone ou via internet, por meio de aplicativo.

2.6.2 Durante a ativação da SBR 423 Ensaios BRAVO, a CTR-TA, na porção do espaço aéreo em que houver intersecção com o EAC, somente poderá ser utilizada por aeronaves alheias aos voos de ensaio a 6000' ou abaixo, mantendo, assim, a separação de 1000 pés das aeronaves em evolução no EAC, que terão como altitude mínima para suas evoluções 7000'.

NOTA: Na porção do espaço aéreo mais ao Sul da CTR-TA, onde não há a intersecção da CTR com o EAC, fica livre a utilização normalmente até o FL085, desde que mantida a separação lateral ou vertical do limite mínimo definido nessa CAOp para o EAC (7000'), conforme a classificação do espaço aéreo.

2.6.3 Durante a utilização da SBR 431 Ensaios CHARLIE, a CTR-GW, na porção do espaço aéreo em que houver intersecção com o EAC, somente poderá ser utilizada pelas aeronaves alheias aos voos de ensaio a 7000' ou abaixo, mantendo, assim, a separação de 1000 pés das aeronaves em evolução no EAC, que terão como altitude mínima para suas evoluções 8000'.

2.6.4 As aeronaves evoluindo nos SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE e SBR 418 Ensaios SUPERIOR deverão monitorar o APP-RJ nas frequências determinadas, conforme publicações aeronáuticas em vigor.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

NOTA: Exceto os casos previstos em 2.3.6, “c”.

2.6.5 As aeronaves evoluindo nos EAC SBR 457 Phenom Uno, SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante 1 e SBR 413 Performance Uno deverão monitorar o ACC-CW, na frequência determinada, conforme publicações aeronáuticas em vigor.

2.6.6 As aeronaves evoluindo no EAC SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA deverão monitorar a TWR-TA nas frequências determinadas, conforme publicações aeronáuticas em vigor.

2.6.7 As aeronaves evoluindo no EAC SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA deverão monitorar o APP-GW nas frequências determinadas, conforme publicações aeronáuticas em vigor.

2.6.8 As aeronaves evoluindo na Área Parafuso deverão monitorar o APP-SP nas frequências determinadas, conforme publicações aeronáuticas em vigor.

2.6.9 Quando solicitado pelo IPEV ou pela Embraer, a utilização da Área Parafuso poderá ser feita em conjunto com o EAC SBR 421 Xavante B, SBR 418 Ensaios SUPERIOR e SBR 417 Ensaios ALFA, sendo essas utilizadas para ascensão das aeronaves antes da realização das manobras na Área Parafuso. Mediante coordenação, o APP-RJ poderá autorizar que a aeronave mantenha durante todo o perfil de voo a escuta do APP-SP desde que não haja outra aeronave em evolução nos EAC e a aeronave em ensaios se mantenha a no máximo 35 NM do VOR SCP.

2.6.10 Os voos que tenham atividades que impliquem a extrapolação dos limites dos EAC e áreas envolvidas nesta CAO deverão apresentar Plano de Voo Completo.

2.6.11 Quando solicitado pelo IPEV ou pela Embraer, o COPM-2 poderá autorizar a utilização, em parte ou em todo, dos EAC SBR 301 Barreiro e/ou SBR 315 Paraíba 1.

2.7 RESPONSABILIDADES

2.7.1 DO ACC-CW

Coordenar com o APP-RJ, com a maior brevidade possível, desvios meteorológicos de aeronaves que possam vir a ingressar nos EAC SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE, SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA, SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA e SBR 418 Ensaios SUPERIOR.

2.7.2 DO APP-RJ

2.7.2.1 Inserir a escala de voo no *briefing* de cada turno de serviço, destacando um supervisor para receber o *briefing* dos pilotos de ensaio.

2.7.2.2 Coordenar o ingresso das aeronaves nas CTR-TA e/ou CTR-GW, com a TWR-TA e/ou APP-GW, respectivamente, quando tal solicitação for feita em voo.

2.7.2.3 Informar a TWR-TA e/ou ao APP-GW quando as aeronaves deixarem de utilizar os EAC SBR 423 Ensaios BRAVO e SBR 431 Ensaios CHARLIE.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.7.2.4 Durante a ativação do EAC-T ÁREA PARAFUSO não deverá ser autorizada a utilização dos EAC SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA e SBR 423 Ensaios BRAVO.

2.7.2.5 Durante a ativação do EAC-T ÁREA PARAFUSO, o EAC SBR 417 Ensaios ALFA estará restrito à porção do EAC localizado a partir de 35 NM do VOR SCP.

2.7.3 DO APP-SP

2.7.3.1 Autorizar as saídas IFR e VFR de SBSJ, e transferir as aeronaves nos limites laterais da TMA-SP para o órgão responsável pela prestação dos serviços ATS.

2.7.3.2 Realizar as coordenações necessárias com os órgãos adjacentes para o ingresso ou cruzamento das aeronaves com destino aos EAC tratados nessa CAO.

2.7.3.3 Coordenar com o ACC-CW as aeronaves com destino para os EAC SBR 405 Bandeirante, SBR 457 Phenom Uno, SBR 455 Bandeirante Uno e SBR 413 Performance Uno, orientando-as a manter a escuta daquele Centro a partir dos limites laterais da TMA-SP.

2.7.3.4 Informar ao APP-RJ e a TWR-TA a ativação da Área Parafuso e coordenar a utilização dos EAC SBR 421 Xavante B, SBR 418 Ensaios SUPERIOR e SBR 417 Ensaios ALFA, mantendo a escuta do APP-SP, mediante solicitação do piloto em *briefing*.

NOTA: Quando ativada a Área Parafuso, o Portão SERRA não deverá ser utilizado.

2.7.4 DO COPM-2

2.7.4.1 Coordenar com o APP-SP e APP-RJ todos os voos cumprindo missões da COM que tenham como destino SBSJ, cujas trajetórias venham a cruzar os EAC e áreas de ensaio em voo desta CAO.

2.7.4.2 Coordenar com o COPM-1 e/ou ACC-BS a ativação da SBR 301 Área Barreiro e/ou da SBR 315 Área Paraíba 1 para uso do IPEV/Embraer.

2.7.5 DO IPEV E DA EMBRAER

2.7.5.1 Encaminhar diariamente as escalas de voo com a previsão da utilização dos EAC e áreas de ensaio em voo constantes nesta CAOp, conforme previsto em 2.3.1. Deverão ser inseridas nesta escala de voo as intenções de realização de procedimento ILS “múltiplas” ou específicas em outro aeródromo que não o de SBSJ, para teste do equipamento da aeronave.

2.7.5.2 Instruir suas tripulações a realizar o *briefing* de acordo com os itens 2.3.5 e 2.3.6 desta CAOp.

2.7.5.3 Avisar imediatamente ao APP-SP e APP-RJ qualquer cancelamento de atividade prevista nas escalas transmitidas conforme item 2.3.1.

2.7.6 DOS PILOTOS

2.7.6.1 Cumprir os procedimentos pré-voo conforme previsto em 2.3.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.7.6.2 Passar à escuta do órgão ATS pertinente, na frequência determinada, conforme publicações aeronáuticas em vigor, antes de ingressar na área ou conforme instruído pelo órgão ATS, informando o nível de voo de sua entrada e o bloco de níveis inicial.

2.7.6.3 Nos voos com Espaço Aéreo Coordenado, informar ao órgão competente as mudanças de blocos de níveis e/ou proas relevantes ou quando for modificar o que foi coordenado durante o *briefing* por telefone. Também deverá informar imediatamente ao órgão ATS, via fonia, o término dos ensaios.

NOTA: Modificações do voo em relação ao coordenado em *briefing* deverão ser evitadas ao máximo, tendo em vista que podem trazer dificuldades no planejamento do tráfego aéreo.

2.7.6.4 Confirmar com a TWR-SJ, antes do acionamento, a autorização para realizar voo nos EAC de responsabilidade do COPM-2.

2.7.7 DA TWR-SJ

2.7.7.1 Informar à FMC-RJ os horários de partida e de chegada das aeronaves de ensaio em voo que solicitarem utilizar os EAC e áreas de ensaio em voo constantes neste acordo, que estão sob a jurisdição do APP-RJ.

2.7.7.2 Confirmar com o APP-RJ, APP-SP ou TWR-TA a realização do *briefing* para voos nas suas respectivas áreas de jurisdição no momento da solicitação para a autorização de acionamento das aeronaves.

2.7.7.3 Não autorizar o acionamento de aeronaves caso o APP-RJ, APP-SP ou TWR-TA informe a não realização do *briefing* para voo nas suas respectivas áreas de jurisdição.

NOTA: O APP-SP irá considerar que toda aeronave a qual a TWR-SJ solicitar a autorização de saída teve o *briefing* realizado. Não cabe ao APP-SP verificar se a aeronave realizou o *briefing* com o APP-RJ ou com a TWR-TA.

2.7.7.4 Obter autorização com o ACC-CW para o voo nas áreas EAC SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno, e coordenar a saída a ser utilizada com o APP-SP.

2.7.7.5 Obter autorização com o APP-RJ para o voo nos EAC SBR 421 Xavante B, SBR 417 Ensaios ALFA, SBR 423 Ensaios BRAVO, SBR 431 Ensaios CHARLIE, SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA, SBR 493 Ensaios GUARÁ BAIXA e SBR 418 Ensaios SUPERIOR.

2.7.7.6 Obter autorização com o APP-SP para o voo na Área Parafuso.

2.7.7.7 Obter autorização com o COPM-2 para voo nos EAC SBR 301 Área Barreiro e SBR 315 Área Paraíba 1.

2.7.7.8 Retransmitir via sala AIS à TWR-TA todo plano de voo recebido que tenha intenção de utilização dos SBR 434 Ensaios TAUBATÉ BAIXA ou SBR 423 Ensaios BRAVO.

2.7.8 DA TWR-TA

Quando informada sobre a utilização do EAC SBR 423 Ensaios BRAVO, a

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

TWR-TA deverá orientar as ACFT sob seu controle a não ingressar nesse espaço aéreo, mantendo a separação regulamentar com os limites verticais e laterais definidos para o EAC. Conforme a classificação do espaço aéreo da CTR-TA.

NOTA: Nessas situações, caso seja necessária a ascensão de alguma aeronave para o 7000' ou acima, deverá ser realizada a coordenação com o APP-RJ.

2.7.9 DO APP-GW

Quando informada sobre a utilização do EAC SBR 431 Ensaios CHARLIE, o APP-GW deverá orientar as ACFT sob seu controle a não ingressar nesse espaço aéreo, mantendo a separação regulamentar com os limites verticais e laterais definidos para o EAC. Conforme a classificação do espaço aéreo da CTR GW.

NOTA: Nessas situações, caso seja necessária a ascensão de alguma aeronave para o 8000' ou acima, deverá ser realizada a coordenação com o APP-RJ.

2.8 SAÍDA DE SBSJ PARA OS EAC E ÁREAS DE ENSAIO EM VOO

2.8.1 A saída de SBSJ para os EAC e áreas de ensaio em voo constantes nesta CAO_p será, preferencialmente, VFR.

2.8.2 As saídas VFR para os EAC Continentais serão via Portão VALE (RDL060 20NM VOR SCP).

2.8.3 As saídas VFR para os EAC SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno deverão ser feitas pela radial 170 do VOR SCP, com a subida restrita no FL110, até que seja autorizada a ascensão ao nível final ou quando ingressar o EAC pretendido.

NOTA: Dada a proximidade do limite lateral do TUBULÃO, o APP-SP deverá coordenar com o APP-RJ as restrições das demais aeronaves que irão ingressar na TMA-SP, que porventura venham a conflitar com a DEP de SBSJ para os EAC SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno.

2.8.4 Caso SBSJ esteja IMC ou por solicitação do piloto, a saída IFR para os EAC setor "NE" pode ser feita pelas SID VUSMA 1A TRANS DAGUB (RWY16), ou BOBIC 1A TRANS DAGUB (RWY34) ou SID OMNI (RWY16 ou 34); após cumprido o perfil de saída deverá ser instruído que a aeronave voe na radial 060 (Portão Vale). Para o setor "S", deverá ser cumprida a SID VUSMA 1A TRANS UKDAN (RWY16) ou BOBIC 1A TRANS UKDAN (RWY34) ou SID OMNI (RWY16 ou 34); após cumprido o perfil de saída deverá ser instruído que a aeronave voe na radial 170 até que o APP-SP autorize o prosseguimento para o EAC pretendido.

2.8.5 É possível a utilização de procedimentos diferentes dos listados anteriormente, desde que a aeronave solicite à TWR-SJ, ao APP-SP, APP-RJ ou ACC-CW, conforme o caso.

2.9 RETORNO DOS EAC E ÁREAS DE ENSAIO EM VOO PARA SBSJ

2.9.1 Sob VFR, o retorno dos EAC continentais será via Portão SERRA (RDL050 20NM VOR SCP).

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

NOTA: Quando ativada a área PARAFUSO, o Portão SERRA não deverá ser utilizado, devendo-se utilizar o Portão VALE em coordenação com o APP-SP.

2.9.2 Sob IFR, o retorno dos EAC e áreas de ensaio constantes nesta CAO será conforme instruções do APP-SP. Inicialmente, as aeronaves deverão ser instruídas para cumprir o perfil das STAR LONES 1A para a RWY16 ou SOTPI 2A RWY34, ingressando na STAR em ambos os casos via SUNBU.

2.9.3 As aeronaves em retorno dos EAC SBR 405 Bandeirante, SBR 455 Bandeirante Uno, SBR 457 Phenom Uno e SBR 413 Performance Uno deverão fazê-lo pela RDL 170 do VOR SCP, descendo para o FL240 no interior do EAC antes de abandoná-lo, ou conforme instruído pelo ACC-CW.

NOTA 1: As aeronaves deverão informar ao ACC-CW o término do exercício antes de abandonarem os EAC.

NOTA 2: O retorno destes EAC está condicionado à autorização do ACC-CW para o cruzamento das aerovias.

NOTA 3: Dada a proximidade do limite lateral do TUBULÃO, o ACC-CW deverá coordenar com o APP-RJ as restrições das demais aeronaves que irão ingressar na TMA-SP, que porventura venham a conflitar com a aeronave retornando para SBSJ. Após essa coordenação poderão transferir as aeronaves diretamente ao APP-SP.

3 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA OPERACIONAL

3.1 FALHA DE COMUNICAÇÕES NO RETORNO DOS EAC PARA SBSJ

3.1.1 Estando a aeronave sob VFR e o aeródromo operando VMC, acionar transponder 7600 e, após ingressar na TMA-SP, efetuar descida em condições visuais para 4000 FT AMSL na proa do Distrito Engenheiro Eugênio de Melo, prosseguindo para ingresso na perna do vento da RWY 16 pelo Setor Sul da refinaria, aguardando sinalização de luz da TWR-SJ.

3.1.2 Estando a aeronave em IMC, acionar transponder 7600, voar na proa do fixo LONES, descendo para a altitude de início do procedimento, e cumprir a IAC ILS T ou ILS V ou GNSS para a RWY 16. Para a RWY 34 voar na proa do fixo SOTIP, descendo para a altitude de início do procedimento, e cumprir a IAC RNP X para a RWY 34. Observar a MSA prevista para o setor. Quando VMC, observar a sinalização de luz da TWR-SJ.

NOTA: Caso a falha de comunicação seja percebida por outro órgão que não o APP-SP, este deverá ser informado com a maior brevidade possível do acontecido e das medidas tomadas para possibilitar o retorno da aeronave.

3.1.3 Para os voos nas áreas de Voo de Performance, SBR 457, SBR 455 e SBR 405 BANDEIRANTE, a aeronave deverá abandonar o EAC nivelada no FL120, estabilizar na RDL170 VOR SCP, acionar transponder 7600 e cumprir os procedimentos previstos em 2.1.1 ou 2.1.2, conforme o caso.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

4 PROCEDIMENTOS PARA REVISÃO, SUSPENSÃO OU CANCELAMENTO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

4.1 REVISÃO

4.1.1 Esta Carta de Acordo Operacional deverá permanecer em vigor enquanto os procedimentos acordados entre as partes estiverem atendendo à operação.

4.1.2 Mediante proposição de qualquer um dos órgãos operacionais envolvidos, sempre que houver necessidade de modificação dos procedimentos acordados, esta Carta de Acordo Operacional deverá ser revisada.

4.2 SUSPENSÃO

4.2.1 Esta Carta de Acordo Operacional poderá ser suspensa total ou parcialmente quando fato superveniente inviabilizar o cumprimento de qualquer dos procedimentos acordados por qualquer das partes, devendo o órgão que der causa ao descumprimento efetuar a comunicação prévia aos demais signatários. Posteriormente, deverá ser encaminhado documento formal de tal medida.

4.3 CANCELAMENTO

4.3.1 CONSENSUAL

4.3.1.1 O cancelamento consensual desta Carta de Acordo Operacional poderá ser proposto por qualquer uma das partes signatárias mediante documento formal que deverá ser encaminhado às outras partes.

4.3.1.2 O documento encaminhado pela parte signatária interessada no cancelamento desta Carta de Acordo Operacional deverá sugerir local, data e hora para a reunião, bem como as motivações da proposta de cancelamento.

4.3.2 UNILATERAL

Esta Carta de Acordo Operacional não poderá ser cancelada unilateralmente por qualquer parte signatária.

5 PROCEDIMENTOS PARA DIVULGAÇÃO

5.1 Caberá aos setores de operações do IPEV e da Embraer orientar e instruir seus pilotos sobre esta Carta de Acordo Operacional.

5.2 Caberá à Chefia dos Órgãos ATC participantes deste Acordo orientar e instruir seu efetivo sobre esta Carta de Acordo Operacional.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 REVOGAÇÃO DE CAOp ANTERIOR

Esta Carta de Acordo Operacional, publicada no Boletim Interno Ostensivo do GAP-SP nº 46, de 13 de março de 2023 e no Boletim Interno Ostensivo do CINDACTA II nº 48, de 14 de março de 2023, entra em vigor em 12 de julho de 2022, revogando, na mesma

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

data, a Carta de Acordo Operacional de 1º de janeiro de 2016, publicada por meio da CIRCEA 100-71.

6.2 Os procedimentos estabelecidos nesta CAOp não dispensam o cumprimento das demais disposições das legislações em vigor, das normas e dos procedimentos estabelecidos pelo DECEA.

6.3 Os casos não previstos serão resolvidos através de prévia coordenação entre as partes signatárias e, posteriormente, analisados em revisões.

7 ASSINATURAS DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

Esta Carta de Acordo foi assinada pelos representantes das entidades partícipes no período entre os dias vinte e quatro de março a cinco de julho de 2022.

Representante do ACC-CW

**Marcus Luiz Pogianelo – Ten Cel Esp CTA
Chefe do COI II**

Representante do COPM-2:

**Thiago Henrique Gomes Souto – Cap Av
Chefe do COpM 2**

Representante do APP-RJ:

**Josiel Voazem Machado – 1º Ten Esp CTA
Chefe Adjunto do APP-RJ**

Representante do APP-SP:

**Anderson Luiz Guilherme – Cap Esp CTA
Chefe do APP-SP**

Representante do APP-GW:

**Matheus Lopes Ferreira – Cap Av
Comandante do DTCEA-GW**

Representante da TWR-SJ:

**Gustavo Chiarelli Oliveira – Cap Esp CTA
Comandante do DTCEA-SJ**

Representante da TWR-TA:

**Vinicius Lacerda Vasquez – Ten Cel CTA
Comandante da BAvT**

Representante do IPEV:

**José Ricardo Silva Scarpari – Cel Av
Diretor do IPEV**

Representante do CAVEx:

**Emerson Alexandre Januário – Cel
Comandante do CIAvEx**

Representante da Embraer:

**Mozart Marques Louzada Júnior
Piloto da Embraer**

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

Anexo A – Descritivo dos EAC

EAC	LIMITES LATERAIS	LIMITES VERTICAIS	ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA ATIVAÇÃO
SBR 421 XAVANTE B	Desde 22 59 06S/045 53 01W, 22 45 24S/045 43 38W, 23 01 27S/045 45 14W para o ponto de origem.	GND/UNL	APP-RJ
SBR 417 ENSAIOS ALFA	Desde 23 01 53S/045 43 45W, 23 01 26S/045 45 14W, 22 45 23S/045 43 38W, 22 08 48S/045 16 09W, 22 29 00S/045 02 09W para o ponto de origem.	GND/ FL160	APP-RJ
SBR 434 TAUBATÉ BAIXA	Desde 23 01 53S/045 43 45W, 23 03 01S/045 40 01W, 22 58 42S/045 19 59W, 22 46 21S/045 24 02W para o ponto de origem.	GND/FL070	TWR-TA
SBR 423 ENSAIOS BRAVO	Desde 23 01 53S/045 43 45W, 23 03 01S/045 40 01W, 22 58 42S/045 19 59W, 22 46 21S/045 24 02W, 23 01 53S/045 43 45W para o ponto de origem.	FL070/FL160	APP-RJ
SBR 431 ENSAIOS CHARLIE	Desde 22 46 21S/045 24 02W, 22 58 42S/045 19 59W, 22 51 24S/044 46 31W, 22 29 00S/045 02 09W para o ponto de origem.	FL080/FL160	APP-RJ
SBR 493 GUARÁ BAIXA	Desde 22 46 21S/045 24 02W, 22 58 42S/045 19 59W, 22 51 24S/044 46 31W, 22 29 00S/045 02 09W para o ponto de origem	GND/FL080	APP-GW
SBR 418 ENSAIOS SUPERIOR	Desde 23 01 26S/045 45 14W, 23 03 01S/045 40 01W, 22 51 24S/044 46 31W, 22 08 48S/045 16 09W, 22 45 23S/045 43 38W para o ponto de origem	FL160/UNL	APP-RJ
SBR 405 BANDEIRANTE	Desde 24 13 01S/046 08 33W, 24 15 19S/045 36 18W, 23 52 18S/044 52 07W, 24 17 05S/044 40 08W, 25 14 11S/046 46 11W para o ponto de origem.	FL110/FL280	ACC-CW
SBR 455 BANDEIRANTE UNO	Desde 25 14 11S/046 46 11W, 24 17 05S/044 40 08W, 24 19 54S/044 38 46W, 26 18 04S/046 54 47W, 26 19 38S/047 27 26W para o ponto de origem.	FL110/UNL	ACC-CW
SBR 457 PHENOM UNO	Desde 26 22 24S/045 10 47W, 25 12 13S/043 49 44W, 24 22 36S/042 53 49W, 24 51 40S/042 22 40W, 26 51 29S/044 39 24W para o ponto de origem	FL250/UNL	ACC-CW
SBR 413 PERFORMANCE UNO	Desde 27 10 13S/046 13 00W, 26 40 04S/046 47 36W, 23 25 50S/043 08 48W, 23 52 22S/042 41 02W para o ponto de origem.	FL110 /UNL	ACC-CW
EAC-T ÁREA PARAFUSO	É limitada por um círculo de raio de 5 NM, com centro no aeródromo de SDIP – Ipuã (coordenadas: 2302.57S/04546.50W, radial 040 13NM VOR SCP).	GND/FL220	APP-SP

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

Anexo B – Contatos dos Signatários

ÓRGÃO/EMPRESA	TEL 1	TEL 2	TEL 3
CRCEA -SE	(11) 2112-3685	(11) 2112-3447	(11) 2112-3589
ACC-CW	(41) 3356-3475*	(41) 3251-5342*	
APP-SP	(11) 2112-3421*	(11) 2112-3463*	
APP-RJ	(21) 3398-3121*	(21) 3398-3100*	(21) 3398-3117
APP-GW	(12) 2131-7492		
COPM-2	(41) 3356-0120*	(41) 3251-5460*	
TWR-SJ	(12) 3947-3411*	(12) 3947-3496*	
IPEV	(12) 3947-3362	(12) 3947-6325	(12) 3947-3353
Embraer	(12) 3927-1300		
AIS-SJ	(12) 3947-3399*		
TWR-TA	(12) 2123-7445 *	(12) 2123-7443 *	(12) 99708-0975
CAVEX	(12) 2123-7348	(12) 99724-3926	

* telefones gravados

Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

Anexo C – Modelo de Escala de Voo e Exemplo de Preenchimento

[illegible]