

DECEA publica nova Circular de Informação para tráfego visual (VFR) na TMA Florianópolis/SC, em 29.02.24

O DECEA publicou a Circular de Informação Aeronáutica (AIC) nº 06-24 de “Circulação Visual na Terminal Florianópolis”, com data de vigor em 25/01/2024. A Circular de Informação Aeronáutica (AIC) nº 06-24 revogou a Circular de Informação (AIC) nº 33-20.

AIC nº 06-24 de “Circulação Visual na Terminal Florianópolis” - 25/01/2024:

<https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/AIC-N-0624>

CCV - carta de Corredor Visual:

https://aisweb.decea.mil.br/cartas/visuais/rea/ccv-rea-xf-florianopolis_rea_20240125.pdf

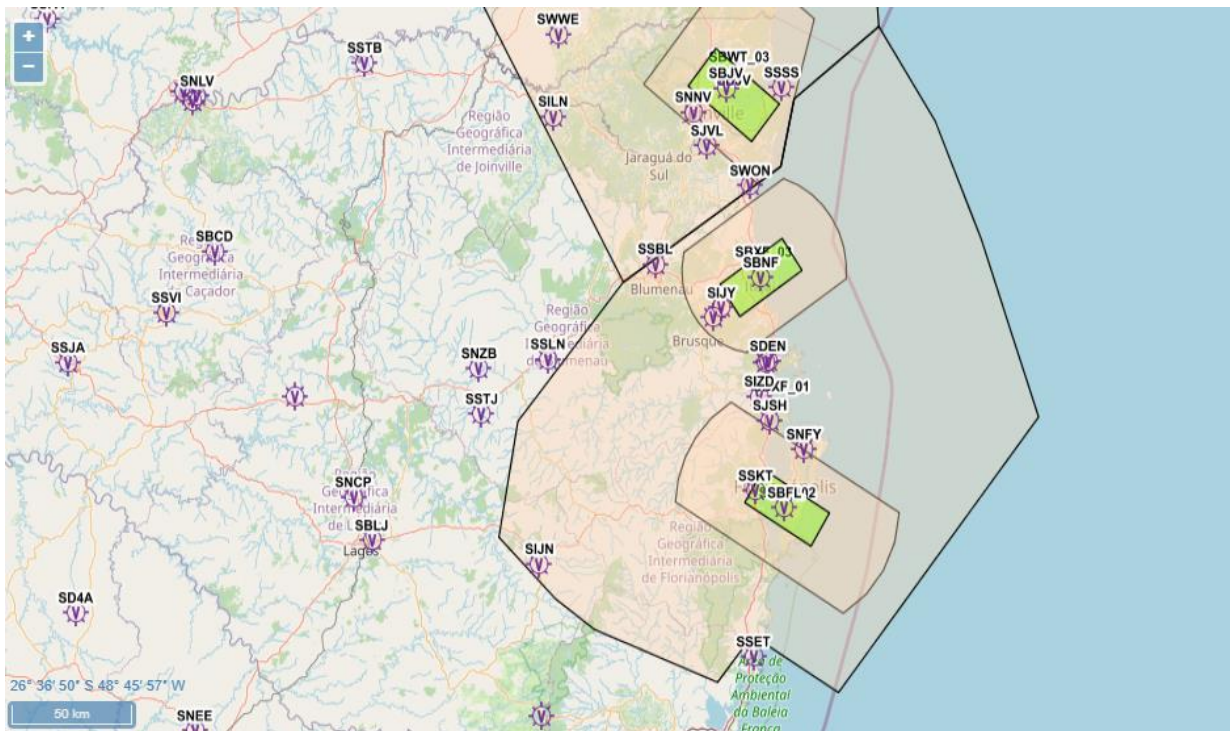
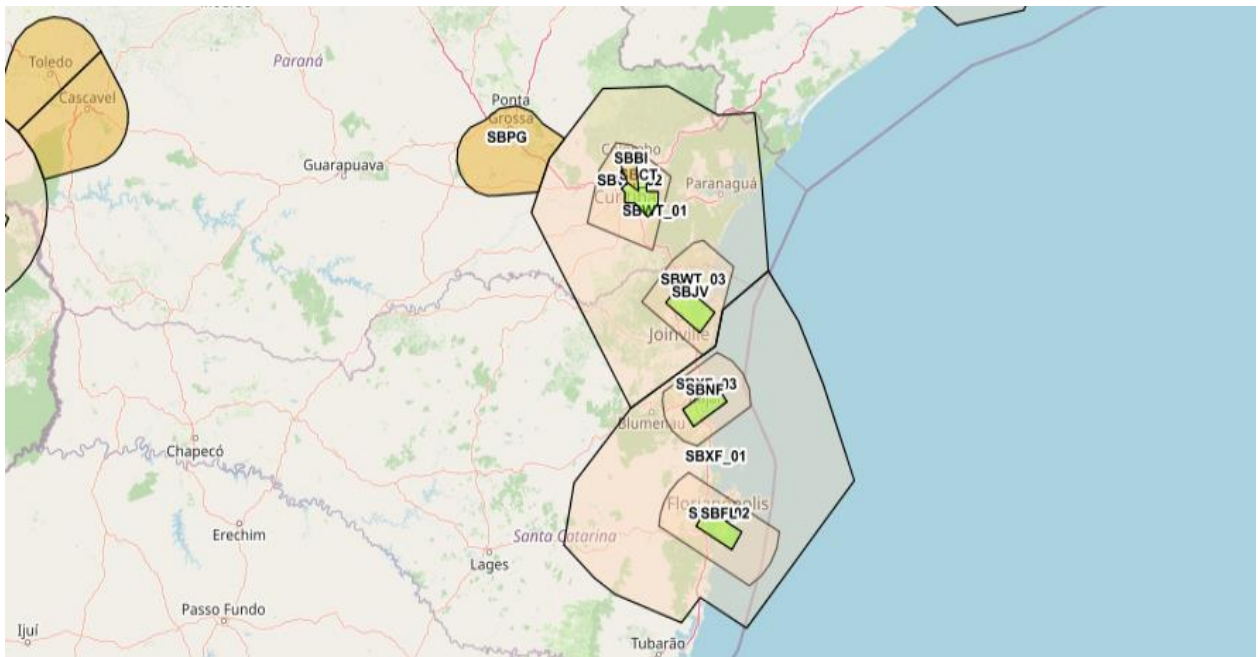
A Circular de Informação Aeronáutica visa ao ordenamento do tráfego de aeronaves voando VFR na Área de Controle Terminal Florianópolis (SBXF) e na projeção dos seus limites laterais, mediante adequação da Estrutura do Espaço Aéreo e estabelecimento de Rotas Especiais de Aeronaves em Vôo Visual (REA), de tal forma a:

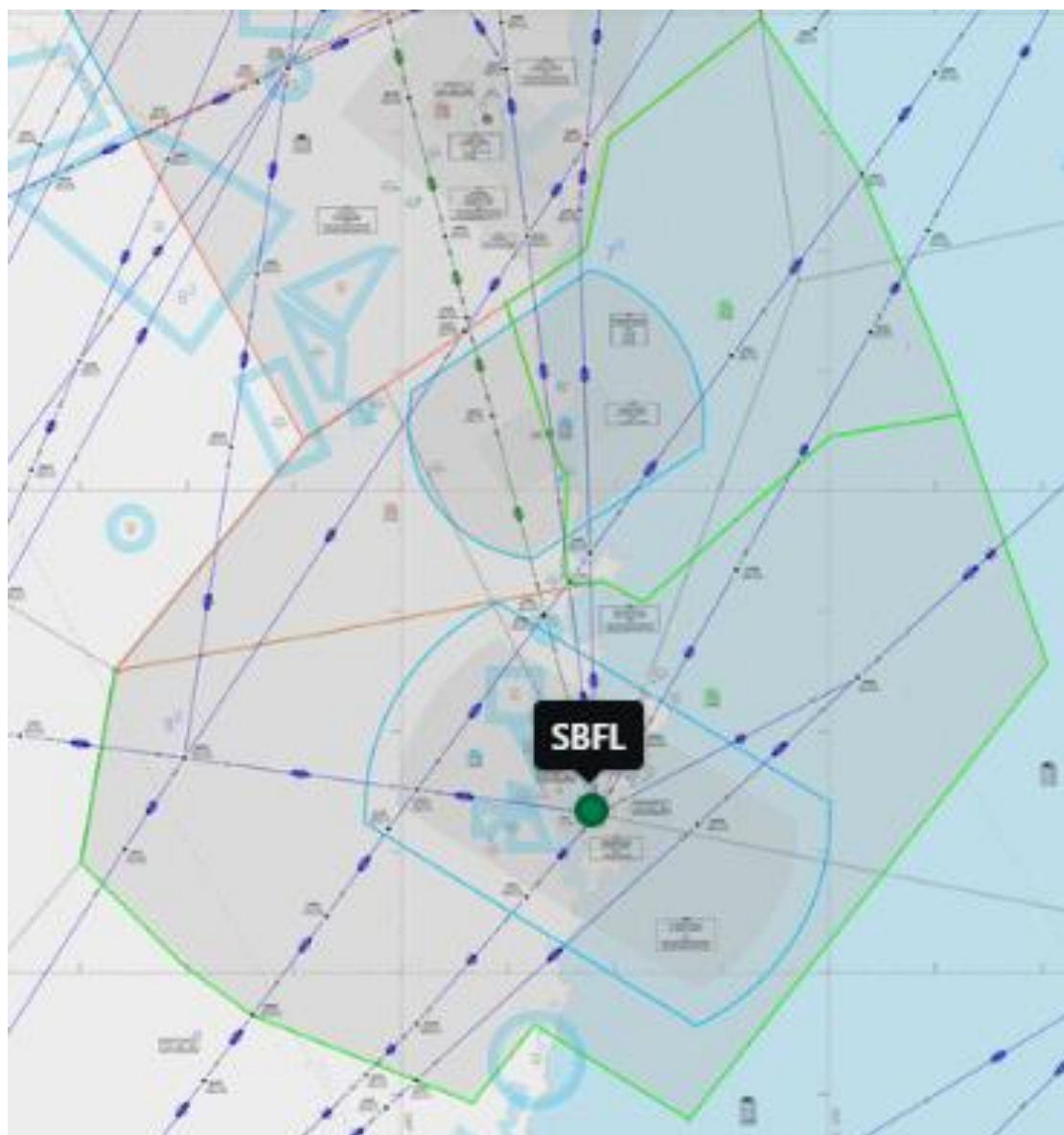
- a) estabelecer e disciplinar a circulação de aeronaves em vôo VFR nas Áreas controladas ou com prestação de serviço de informação de vôo, por meio de Rotas compulsórias, permitindo o fluxo ordenado e seguro de todas as operações aéreas;
- b) otimizar a utilização do espaço aéreo e a prestação de Serviço de Tráfego Aéreo;
- c) aumentar a capacidade ATC através da previsibilidade de rotas e diminuição das comunicações controlador e piloto;
- d) estabelecer referências visuais que auxiliem as aeronaves em vôo VFR a prover sua própria separação, quando se deslocando em espaço aéreo classe G;
- e) trazer mais segurança ao voo VFR, tendo em vista que muitas das referências visuais são aeródromos/pistas de pouso que podem servir de referência para caso de emergências/ocorrências adversas que necessitem um pouso forçado;
- f) garantir altitudes mínimas e máximas seguras;
- g) minimizar interferência com os tráfegos em vôo IFR; e,
- h) evitar interferência com espaços aéreos condicionados.

Área controlada é designação genérica usada quando se faz referência, em conjunto ou em parte, à TMA Florianópolis, à CTR-FL (Zona de Controle Florianópolis) e à CTR-NF (Zona de Controle Navegantes).

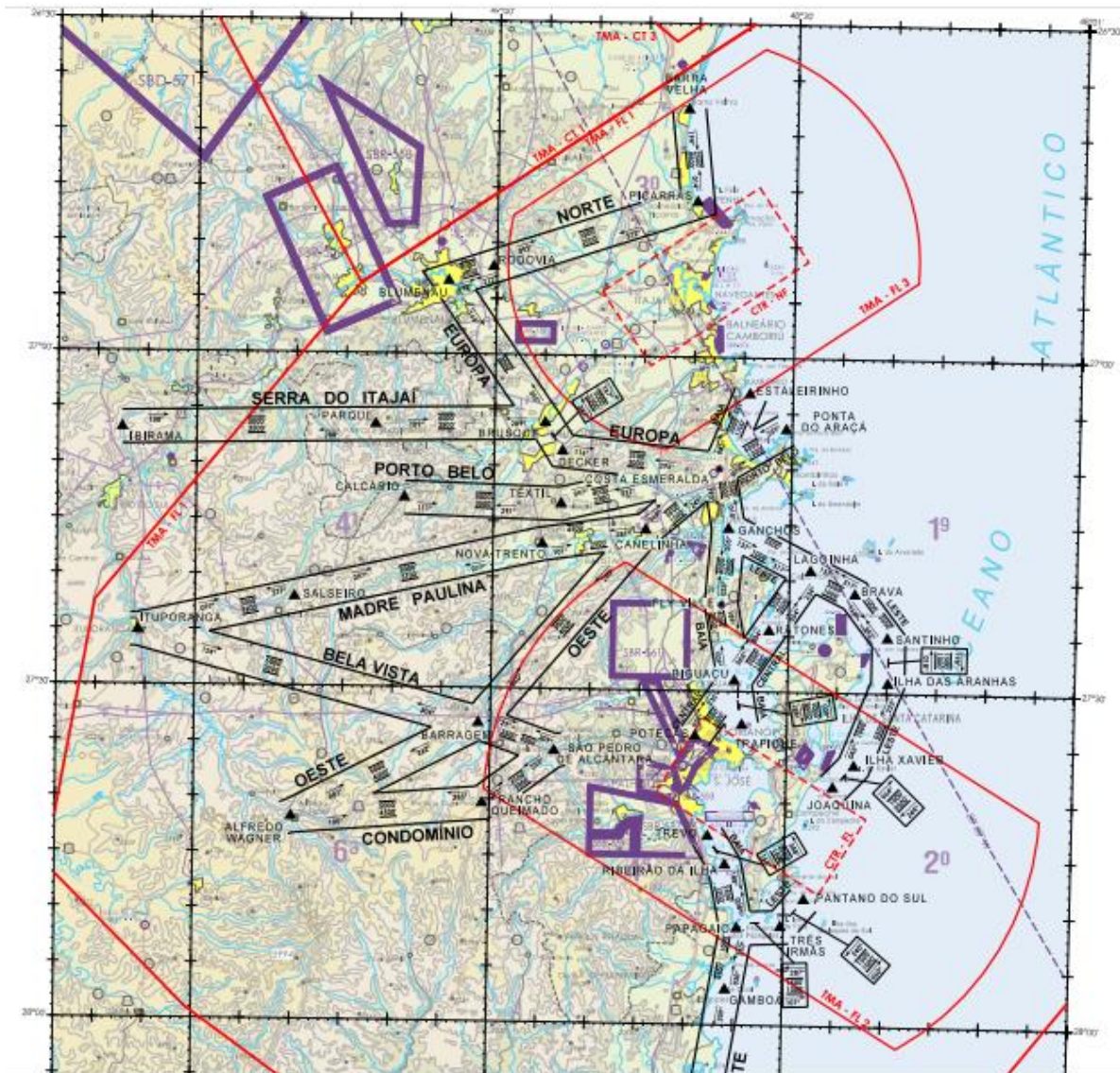
A TMA Florianópolis (TMA-FL) divide-se em três áreas. A TMA FL-1 (TMA-1) é Espaço Aéreo Classe “C”, de 5.500 pés e FL145 e Classe A, do FL45 ao FL195; internamente, as áreas 2 e 3 contornam as CTR-FL (TMA FL-2) e CTR-NF (TMA FL-3), sendo Espaço Aéreo Classe “C”, de 1.500 até 5.500 pés.

As CTR-FL (Zona de Controle Florianópolis) e CTR-NF (Zona de Controle Navegantes) são Espaço Aéreo Classe “C”, do solo até 1.500 pés,





A TMA-Florianópolis e as REAs:



Conforme as regras gerais da Circular, as aeronaves em evolução no espaço aéreo correspondente à TMA Florianópolis e/ou às suas projeções verticais, em vôo de acordo com as regras de Vôo isual (VFR), deverão, obrigatoriamente, utilizar as REA estabelecidas na Circular, podendo acessá-las ou abandoná-las em qualquer ponto da rota indicado no plano de vôo em espaço aéreo classe G. Entretanto, caso pretendam operar em aeródromos que possuem órgãos ATS (SBFL/Florianópolis e SBNF/Navegantes) ou no aeródromo SSKT/Aeroclube de Santa Catarina (7,3 MN a NW de SBFL) dentro da CTR-FL, deverão, compulsoriamente, utilizar as REA para acesso e saída desses aeródromos.

As aeronaves em comunicação bilateral com o APP-FL, poderão ter seus vôos autorizados para fora das REA, desde que o fluxo de tráfego e as condições meteorológicas reinantes o permitam.

Para o preenchimento do plano de vôo, no item ROTA/campo 15, deverão ser colocadas as coordenadas dos Portões de entrada/saída ou das Posições, uma vez que o sistema de tratamento de plano não aceita o nome dos Portões/Posições. No Plano de voo, campo 18/RMK, deverão ser inseridos os nomes dos corredores/rota a serem voados.

Recomenda-se aos pilotos manterem os faróis de pouso ou táxi acionados durante o vôo, com o intuito de melhorar a percepção de outras aeronaves se deslocando nas REA.

Os pilotos deverão, obrigatoriamente, manter o transponder Modos A/C ou Modo S acionado durante o vôo, dada a intensidade de fluxo de tráfegos, aumentando a segurança gerada pelo uso cada vez maior de tecnologias embarcadas de anticóllisão, como o Sistema ACAS.

As aeronaves em vôo nas REA deverão manter a escuta permanente em frequência apropriada, e dispor de meios para estabelecer comunicações em radiotelefonia com o órgão ATS apropriado.

As aeronaves em vôo nas REA, deverão manter-se à direita do eixo da rota, deixando as posições geográficas (referências visuais) à esquerda.

A REA - Rota Especial de Aeronaves em Vôo Visual - trata-se de trajetória de vôo VFR em um corredor com dimensões laterais de 3 MN (1,5 MN para cada lado do seu eixo), apoiada em pontos geográficos visuais no terreno, com altitudes máximas e mínimas (margem de separação visual de obstáculos), indicada como referência para orientação do vôo visual de aeronaves (aviões e helicópteros), disposta em forma de corredor e de maneira a não interferir nos procedimentos IFR, EAC e no tráfego local dos aeródromos principais.

As REA terão seus espaços aéreos classificados conforme o Anexo da Circular.

As mudanças de altitude, nas diversas REA, devem ser realizadas a partir dos fixos de posição e serão realizadas sob inteira responsabilidade do piloto em comando e estritamente em condições de vôo visual (VMC).

Nos trechos controlados para o voo VFR, o APP-FL poderá determinar mudança de altitude a uma aeronave voando nas REA, mesmo distante de um fixo de referência na trajetória.

As altitudes de vôo nas REA devem, sempre que possível, ser equivalentes àquelas definidas na Tabela de Níveis, em função do rumo mantido. Nos trechos sujeitos a autorização ATC, o APP-FL poderá definir uma altitude, a ser mantida pela aeronave, diferente do rumo a ser voado no corredor.

Devido à necessidade de gerenciamento de fluxo de aeronaves para ingresso nas TMA-FL e CTR FL/NF poderão ser aplicadas medidas de espaçamento entre as aeronaves através da solicitação da realização de esperas em pontos de referências visuais das REA.

A aeronave em voo VFR, que necessitar executar cruzamento das TMA-FL, e/ou CTR FL/NF, deverão informar e utilizar os trechos da REA até a saída da TMA, ou, obter autorização do APP-FL para prosseguir em trajetória direta até livrar a área controlada.

Regras específicas para vôo em Espaço Aéreo Controlado

O ingresso nas REA é condicionado a uma autorização do Órgão ATC. O ingresso ou abandono da CTR-FL/NF, deverá, compulsoriamente, ser realizado pelos Portões de Saída/Entrada, exceto quando for dada instrução ou autorização diferente pelo APP-FL.

As aeronaves que pretendam ingressar em espaço aéreo controlado deverão observar a obrigatoriedade de chamar o Órgão ATS e receber autorização de ingresso. Os portões de acesso e as posições das REA, em espaço aéreo controlado são considerados Pontos de Notificação Compulsórios, devendo ser emitida a mensagem de posição, via fonia, a menos que seja dispensado desta obrigatoriedade pelo APP-FL.

As aeronaves com Plano de Vôo Completo com mudança de regras de vôo de VFR para IFR (Z), deverão aguardar autorização do APP-FL para o cancelamento do plano VFR, respeitando as altitudes mínimas e máximas impostas pelos corredores visuais a serem voados.

As aeronaves que pretendam decolar de outros aeródromos existentes dentro das CTR-FL e CTR-NF ou projeções laterais das REA, deverão realizar contato prévio nas respectivas frequências de coordenação/ATS do setor, a fim de obterem instruções para cruzamento e/ou ingresso nas REA

Regras específicas para vôo em Espaço Aéreo Não-Controlado sob a projeção da TMA-Florianópolis

As rotas estabelecidas nos Espaços Aéreos não controlados têm seu uso obrigatório, e têm como finalidade auxiliar o piloto em sua navegação e auto coordenação com outras aeronaves, devendo acessá-las ou abandoná-las a partir das posições e/ou portões definidos.

As altitudes estabelecidas na Circular serão obrigatórias, com a finalidade de livrar Espaços Aéreos Condicionados, procedimentos IFR e tráfegos evoluindo em circuitos de tráfegos dos principais aeródromos da TMA FL.

Quando em vôo nos setores T1 e T2 da TMA-FL (Setor de Florianópolis), os altímetros deverão ser ajustados em QNH de acordo com os valores fornecidos pelo Serviço Automático de Informação Terminal (ATIS) de SBFL, ou diretamente do APP-FL, devendo-se atualizar no decorrer do vôo. Para os vôos realizados nos setores T3 e T4 (Setor de Navegantes), os altímetros deverão ser ajustados em QNH de acordo com os valores fornecidos pelo Serviço Automático de Informação Terminal (ATIS) de SBNF, ou diretamente do APP-FL.

As coordenações entre aeronaves no Espaço Aéreo não controlado deverão ser efetuadas em Frequência de Coordenação entre Aeronaves da REA (119,10 MHz).

O Serviço de Informação de Vôo e Alerta no Espaço Aéreo classe "G" será prestado pelo APP-FL, quando factível, por meio da frequência especificada (119,10 MHz) ou outra definida por NOTAM.

As aeronaves que não obtiverem contato com o APP-FL para autorização de ingresso em espaço aéreo controlado, deverão manter as altitudes máximas definidas nos corredores/trajetórias, se factível, e prosseguir com seu vôo em espaço aéreo não controlado até o limite lateral da TMA FL-1, e quando em contato com o ACC-CW (Centro de Controle de Aérea Curitiba) poderá ascender para o FL145 e receber autorização para subida e ingresso em espaço aéreo controlado

No caso específico de aeronaves provenientes ou com destino à SDEN/Costa Esmeralda (30 MN ao de SBFL), deverá ser observadas regras específicas constantes em Anexo da Circular.

As trajetórias descritas nesta Rota Especial de Aeronaves designadas como "Porto Belo" visam ordenar o fluxo de tráfego aéreo para o aeródromo de Costa Esmeralda (SDEN), das aeronaves que decolem com plano de vôo Z, conforme descrito no ROTAER do aeródromo, ou para as aeronaves IFR com destino à SDEN, após a modificação para VFR.

Para ingresso no espaço aéreo controlado, os tráfegos deverão chamar o APP-FL nas frequências do respectivo setor em que estiver evoluindo, fins de obter tal autorização.

Caso a aeronave não consiga, por qualquer motivo, estabelecer contato bilateral com o APP Florianópolis, o piloto em comando deverá seguir as trajetórias e altitudes previstas para a rota até o último ponto previsto, e a partir daí, seguir conforme as legislações em vigor.

Na rota "Porto Belo", as altitudes máximas e mínimas estabelecidas devem ser obedecidas, até que seja obtido contato bilateral com o APP-FL, sob risco de serem infringidas as separações mínimas com os procedimentos IFR.

As altitudes mínimas descritas na REA fazem referência a uma margem mínima de separação de obstáculos sobre o relevo de 500 pés.

É obrigatória a consulta aos NOTAM e ao ROTAER de SDEN, bem como aos NOTAM da Terminal Florianópolis para verificação de possíveis alterações nas REA previstas.

As demais aeronaves provenientes de SDEN, ou com destino à localidade com plano de vôo visual, deverão seguir as demais trajetórias previstas na REA Florianópolis, conforme estabelecido na AIC.