

DECEA publica Circular com novas regras para circulação VFR, por meio de REA, na Terminal Belém (PA), em 09.07.25

O DECEA publicou a Circular de Informação Aeronáutica (AIC) N 25/25 com novas regras para circulação de aeronaves em vôo VFR na Terminal Belém (PA) – SBWB. A Circular entra em vigor no dia 10/07/2025.

A Circular de Informação Aeronáutica (AIC) N 25/25 visa disciplinar o tráfego de aeronaves voando VFR na Área de Controle Terminal de Belém (SBWB), sob sua projeção e em todas as demais estruturas nela existentes, através do uso das Rotas Especiais de Aeronaves em Vôo Visual (REA), de forma a:

- (a) reduzir as interferências com tráfego IFR em operação no aeroporto Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), em elevação de 56 pés.
- (b) estabelecer e disciplinar a circulação de aeronaves em vôo VFR nas Áreas jurisdição do Controle de Aproximação.
- (c) aumentar a capacidade do ATC por meio da maior previsibilidade das rotas e da redução das comunicações entre controladores e pilotos.
- (d) estabelecer referências visuais que auxiliem as aeronaves em vôo VFR a prover sua própria separação, quando se deslocando em Espaços Aéreos Classes “E”, e garantir altitudes mínimas e máximas seguras, efetuando autocoordenação.

As disposições contidas na AIC aplicam-se aos órgãos do SISCEAB com jurisdição sobre os espaços aéreos envolvidos, bem como às aeronaves sob Regra de Vôo Visual (VFR) que pretendam voar nos Espaços Aéreos controlados ou não-controlados na CTR-Belém (CTR-BE) e na Terminal Belém (TMA-BE) – dividida entre setores TMA-BE1 e TMABE2 - e suas projeções verticais.

Junto com a AIC, o DECEA publicou Carta de Corredor Visual (CCV), também com a data de 10/07/2025, com 12 corredores (REA) – “A” até “L” -, e 10 “Portões”.



No passado, o DECEU publicou e vigorou (até revogar) circulação de aeronaves em vôo VFR na TMA-Belém, visando primariamente o Aeroporto Brigadeiro Protásio de Oliveira (SBJC), a 2,2 MN a SE do Aeroporto Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), que operava apenas vôos VFR (tendo sido desativado em 31/12/2021), com outro esquema de corredores e portões de entrada/saída, tendo sido aproveitadas apenas a posição “Ponte da Ilha do Mosqueiro”, e posições “Marituba” e “Ilha Grande” (como Portões).

AIC N 25/25 – 10/07/2025

<https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/AIC-N-2525>

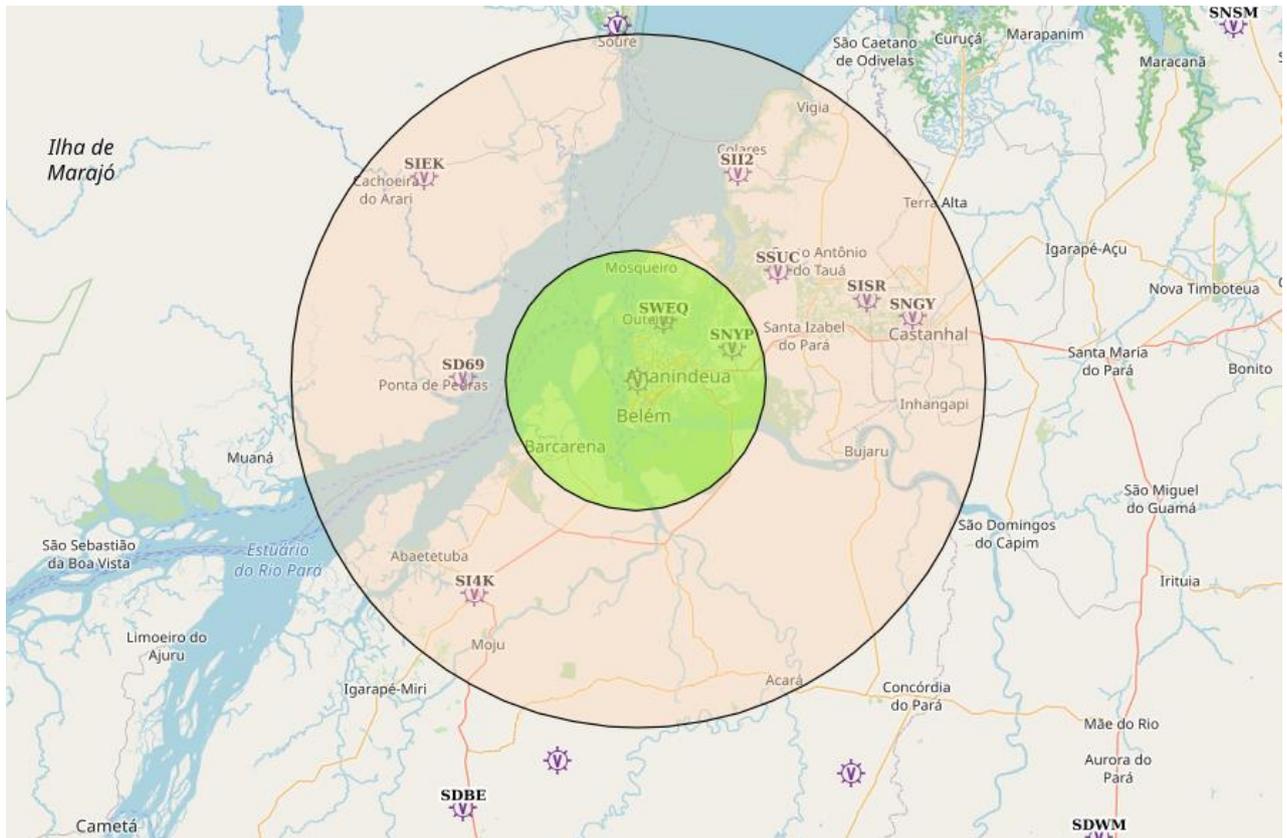
CCV REA WB-Belém - 10/07/2025

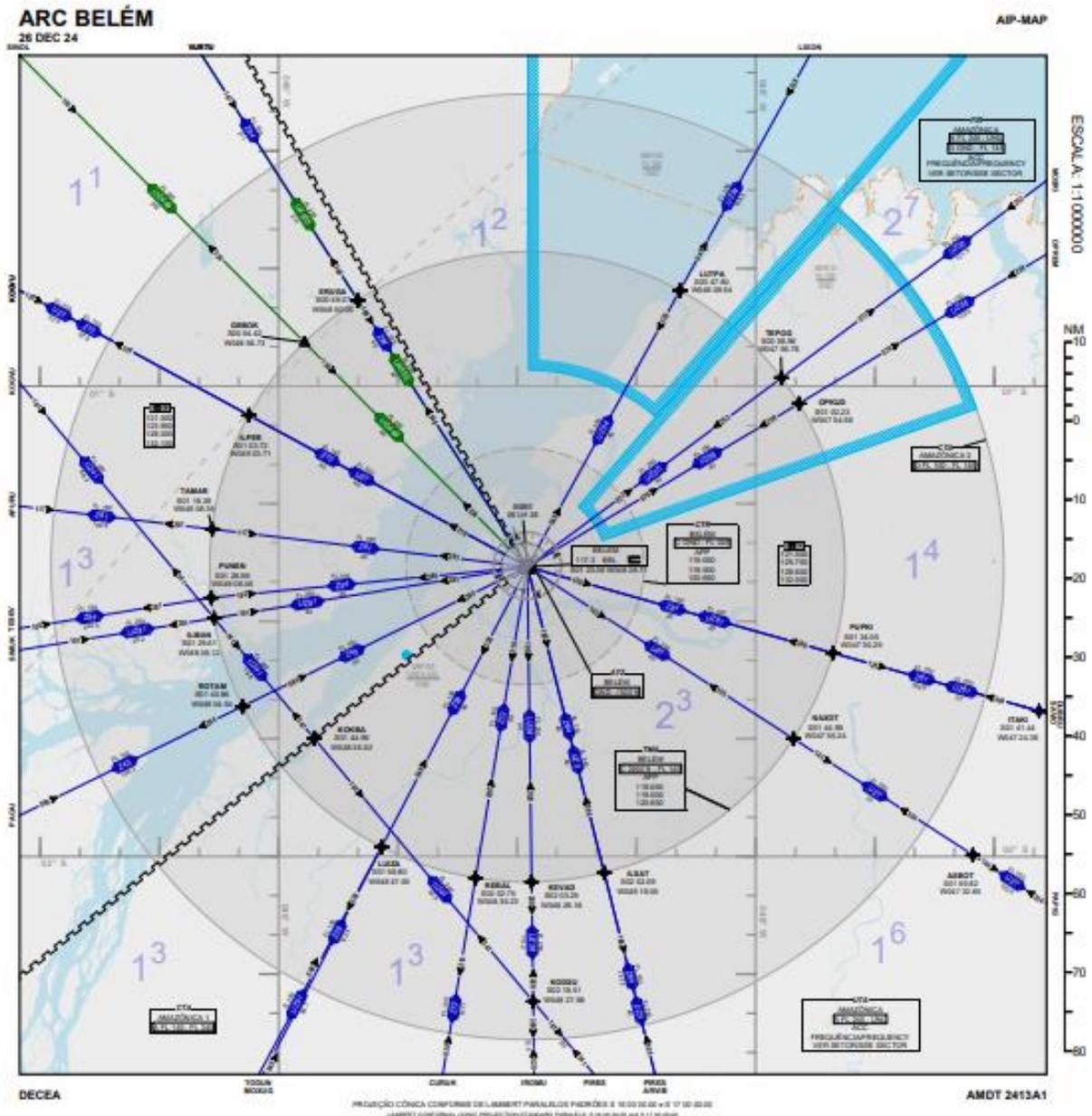
https://aisweb.decea.mil.br/cartas/visuais/rea/ccv-rea-wb-belem_rea_20250710.pdf

Considerações gerais

Conforme AIP-Brasil com data-base de 12/06/2025, a Terminal Belém/TMA-BEL (SBWB) tem uma área circular de raio de 40 MN com centro no ponto com coordenadas 01°23'04"S/048°28'43"W (sendo SBBE - 01°23'05"S/048°28'44"W e VOR/DME BEL 01°23'3,6"S/048°28'42,6"W), verticalmente de 2.500 pés até FL145, sendo Espaço Aéreo Classe C, não havendo divisão em sub-áreas e setorização.

A CTR-Belém tem uma área circular de raio de 15 MN com centro no ponto com coordenadas 01°23'00"S 048°29'00"W (sendo centro da TMA em 01°23'04"S/048°28'43"W, SBBE em 01°23'05"S/048°28'44"W e VOR/DME BEL em 01°23'3,6"S/048°28'42,6"W), verticalmente do solo até FL025, sendo Espaço Aéreo Classe C, não havendo divisão em sub-áreas e setorização.





Na Terminal Belém existem os seguintes aeródromos de uso privado:

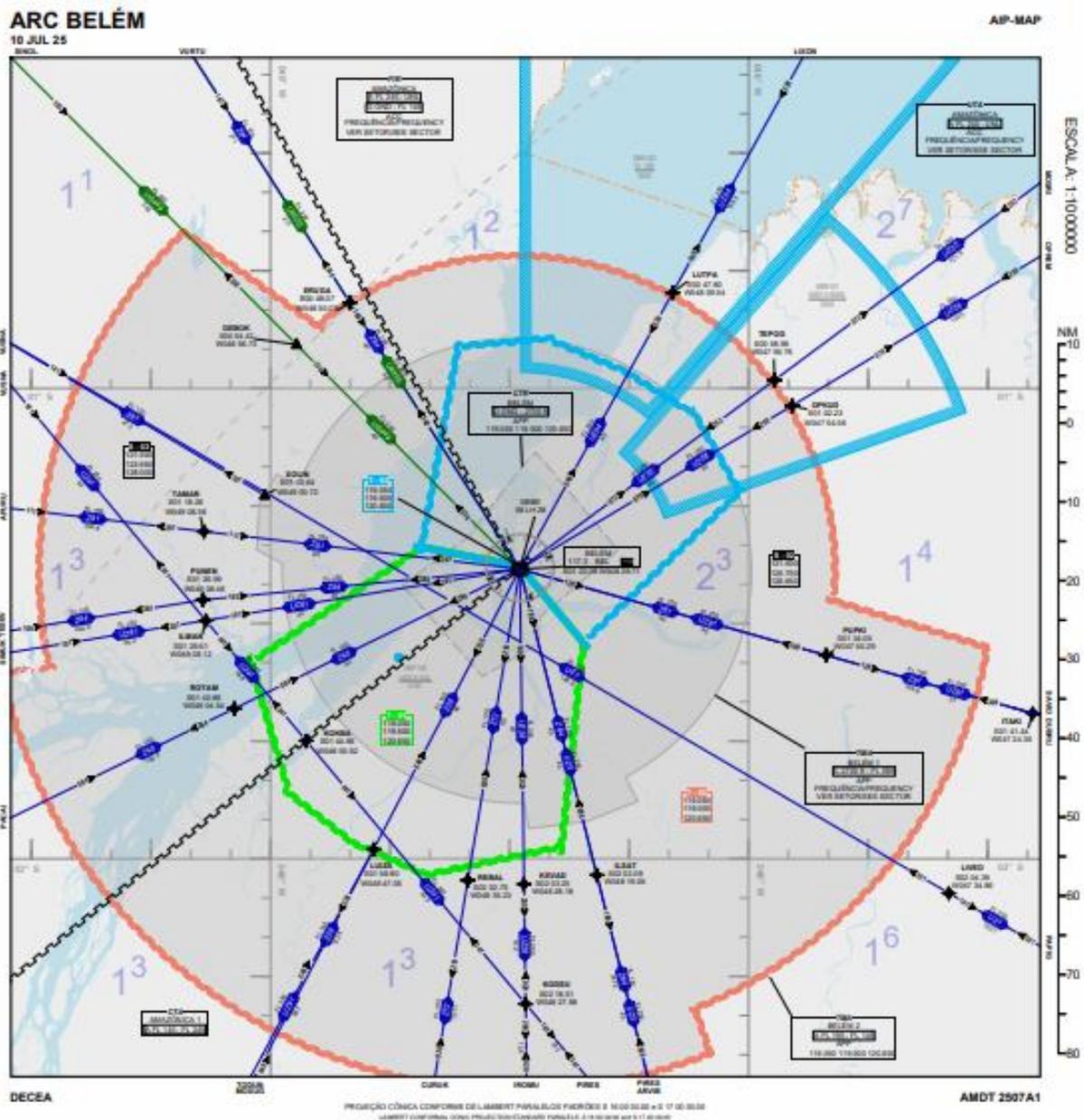
1. Aeródromo “Clube de Esportes Aéreos e Náuticos do Pará” (SWEQ), em Belém – a 7,6 MN a NE (RM 043°) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 62 pés, com pista (10/28) de 18 x 60 m., de asfalto (com resistência de piso para aeronaves com até 3.500 kg), para operação VFR diurna, requerendo PLN e contato com APP-Belém.
2. Aeródromo “Chácara Paraíso” (SNYP), em Benevides – a 11,5 MN a NE/E (RM 090°) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 64 pés, com pista (12/30) de 18 x 960 m., de asfalto (com resistência de piso para aeronaves com até 5.000 kg), para operação VFR diurna, requerendo PLN e contato com APP-Belém.
3. Aeródromo “Fazenda Dona Augusta” (SI12), em Colares – a 26,8 MN a NE (RM 045°) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 56 pés, com pista (13/31) de 18 x 800 m., de cascalho (com resistência de piso para aeronaves com até 5.700 kg), para operação VFR diurna.
4. Aeródromo “Célia Neuza” (SSUC), em Santa Bárbara do Pará – a 20,7 MN a NE (RM 071°) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 59 pés, com pista (10/28) de 18 x 550 m., de pedra (com resistência de piso para aeronaves com até 1.700 kg), para operação VFR diurna.
5. Aeródromo “Fazenda Reunidas Sococo” (SISR), em Santa Izabel do Pará – a 28 MN a NE/E (RM 090°) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 161 pés, com pista

- (10/28) de 23 x 1.255 m., de piçara (com resistência de piso para aeronaves com até 4.581 kg), para operação VFR diurna.
6. Aeródromo “Salles” (SNGY), em Castanhal – a 32,4 MN a NE/E (RM 097º) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 135 pés, com pista (11/29) de 19 x 1.240 m., de asfalto (com resistência de piso para aeronaves com até 5.700 kg), para operação VFR diurna/noturna.
 7. Aeródromo “Fazenda Mandarin” (SI4K), em Abaetetuba – a 30,9 MN a SW (RM 238º) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 52 pés, com pista (10/28) de 18 x 1.000 m., de piçara (com resistência de piso para aeronaves com até 5.700 kg), para operação VFR diurna.
 8. Aeródromo “Maria Clara” (SD69), em Ponta de Pedras – a 20,1 MN a oeste (RM 292º) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 26 pés, com pista (07/25) de 18 x 600 m., de piçara (com resistência de piso para aeronaves com até 2.500 kg), para operação VFR diurna.
 9. Aeródromo “Fazenda Espírito Santo” (SIEK), em Cachoeira do Arari – a 34,3 MN a NW (RM 334º) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés -, em elevação de 16 pés, com pista (07/25) de 18 x 800 m., de piçara (com resistência de piso para aeronaves com até 2.500 kg), para operação VFR diurna.

O AIP-Brasil na emenda (do ciclo AIRAC) de 10/07/2025, e uma nova carta ARC – Carta de Aérea (*Area Chart*) - na emenda AIRAC 10/07/25, introduzem alteração desses espaços aéreos locais de Belém com uma nova configuração da Terminal, com uma composição de 4 círculos parciais com mesma origem – no ponto com coordenadas 01°23'17”S/048°29'06”W (sendo SBBE - 01°23'05”S/048°28'44”W e VOR/DME BEL 01°23'3,6”S/048°28'42,6”W), com raios de 40 MN (quadrante NW – parte e quadrante NE), de 59,9 MN (quadrante SE), de 65,88 MN (quadrante SW) e de 60 MN (quadrante NW - parte) – como a TMA-Belém 2, havendo internamente subárea (TMA-Belém 1) com uma composição de 2 círculos parciais (de raios de 30 MN, círculo quadrante SW, e de 29,5 MN, círculo pelos quadrantes NW/NE/SE) e dois cones intercalados aos círculos (transicionando os círculos). Verticalmente, a TMA-Belém 1 tem os limites inferior de 2.700 pés e superior de FL065, sendo Espaço Classe C, a TMA-Belém 2 tem os limites inferior de FL065 e superior de FL145 como Espaço C e os limites inferior de FL145 e superior de FL195 como Espaço A.

A TMA-Belém ainda se compõem pela divisão em três setores, os setores 1 e 2 com áreas poligonais centralmente (setor 1 extrapolando o limite de área da TMA-BEL 1).

Outra modificação consiste na nova configuração da CTR-Belém, com área poligonal centralmente à Terminal, contida pela TMA-Belém 1 (parte no setor 1 e parte no setor 2 da Terminal), verticalmente estendida do solo até 2.700 pés (limite inferior da TMA-Belém 1), sendo um Espaço Aéreo Classe D.



Os corredores de voo VFR estão contidos na TMA-Belém 1 (Espaço Classe C, compreendido entre 2.700 pés e o FL065), contornando perifericamente a CTR Belém.

As alterações na configuração da TMA-Belém e da CTR-Belém são do escopo do Projeto “ECO Norte”, conduzido pelo DECEA, com o objetivo de promover maior eficiência nas trajetórias de voo, reduzir a emissão de CO₂ e otimizar a circulação aérea das áreas de controle terminal (TMA) Cuiabá, Manaus e Belém e na Região de Informação de Voo (FIR) Amazônica (FIR-AZ).

A emenda do ciclo AIRAC de 10/07/2025 traz a nova coletânea de cartas (operacionais de voo) VAC, SID, STAR e IAC do Aeroporto Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), com as alterações do escopo do Projeto “ECO Norte” e a mudança de designação das pistas quanto cabeceira – conforme nova carta ADC, com a manutenção de declinação magnética (de 20°W em 2024 para 20°W em 2025) sem alteração nos rumos (magnéticos) das pistas – [1] de 06/24 (066°/246°) para 07/25 (066°/246°) e [2] de 02/20 (025°/205°) para 03/21 (025°/205°).

Circulação de vôos em regra VFR na TMA-Belém

Conforme AIC, a circulação de vôos em regra VFR na Terminal Belém será feita por meio de 12 corredores (“A” até “L”) - REA (Rota Especial de Aeronaves em Vôo Visual - VFR), com limites laterais, em toda sua extensão, de 3 MN de largura (1,5 MN para cada lado do eixo nominal), todos classificados

como Espaço Aéreo Classe “E”. Os helicópteros poderão fazer uso dos corredores (REA) desde que se enquadrem nas exigências dessas rotas.

REA trata-se de uma Rota ATS estabelecida com o propósito de permitir exclusivamente vôos VFR de aeronaves sob condições específicas, com dimensões laterais de 3 MN (1,5 MN para cada lado do seu eixo), sendo definida por coordenadas geográficas e apoiada em pontos geográficos visuais no terreno. Uma REA é indicada como referência para a orientação do vôo visual de aeronaves (aviões e helicópteros), disposta em forma de corredor e planejada de maneira a não interferir nos procedimentos IFR e EAC existentes na Terminal Belém.

No conjunto dos 12 corredores, foram adotados 10 Portões Entrada/Saída (cuja finalidade é precisar os pontos de ingresso e abandono), para acesso de/para as REA, com dimensões laterais de 3 MN (1,5 MN para cada lado do seu eixo nominal do corredor).

No preenchimento de Plano de vôo, deverão ser colocadas as coordenadas dos Portões entrada/saída ou das Posições (uma vez que o sistema de tratamento de Plano não aceita o nome dos Portões/Posições); no campo 18 do Plano de vôo (RMK), deverão ser inseridos os nomes dos corredores/rota a serem voados. Os corredores (REA) indicados em Plano de vôo significam apenas a intenção de vôo, as quais poderão ser modificadas pelo APP-Belém (APP-BE) em função da circulação aérea local.

Conforme a AIC, todas aeronaves, de acordo com as regras de vôo visual (VFR):

- [1] em evolução na CTR-BE, com destino aos aeródromos (i) Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)/56 pés, (ii) “Clube de Esportes Aéreos e Náuticos do Pará” (SWEQ)/62 pés e (iii) “Chácara Paraíso” (SNYP)/64 pés, ou procedentes destes – deverão compulsoriamente utilizar as REA estabelecidas na AIC, exceto (a) em situações operacionais específicas, autorizadas pelo APP-BE, em concordância com as regras de ar e de serviços de tráfego aéreo, no que for pertinente, ou (b) se enquadradas em situações especiais, por ex. emergências. Aeronaves procedentes de aeródromos e heliportos situados dentro dos limites laterais da CTR-BE deverão estabelecer contato com APP-Belém (APP-BE) antes da decolagem (ou logo após).
- [2] em evolução no espaço aéreo correspondente às TMA-BE 1 e 2 e/ou às suas projeções verticais, deverão preferencialmente utilizar os corredores (REA) estabelecidas na AIC, podendo acessá-las ou abandoná-las em qualquer ponto da rota indicado no Plano de Vôo. Entretanto, caso pretendam operar em SBBE, SWEQ e SNYP, deverão, compulsoriamente, utilizar as REA para acesso a esses aeródromos.

As aeronaves em comunicação bilateral com o APP-BE, poderão ter seus vôos autorizados para fora das REA, desde que o fluxo de tráfego na TMA-Belém (1 e 2) e as condições meteorológicas reinantes o permitam.

As aeronaves militares em missão, aeronaves envolvidas em missão de Segurança Pública e de evacuação médica/transporte aeromédico (MEDEVAC) que se proponham a voar segundo regra VFR, contanto que coordenado previamente, estarão isentas de cumprir a REA. Neste caso, essas aeronaves não poderão obter autorização do APP-BE para ingressarem na CTR-Belém (CTR-BE) em altitude diferente da altitude mínima estabelecida para os Portões definidos na AIC.

As aeronaves deverão cumprir, salvo autorização contrária do APP-BE, as altitudes definidas nas REA – conforme AIC, altitude mínima de 1.100 pés e altitude máxima de 1.600 pés (uma faixa verticalmente de 500 pés), em todos os corredores.

As altitudes máximas dos corredores (REA) devem ser obedecidas sob risco de serem violadas as separações mínimas com outras aeronaves em trajetória IFR acima da REA. As altitudes mínimas dos corredores (REA) correspondem às altitudes livres de obstáculos de cada segmento, que prevê separação com obstáculos naturais e artificiais em solo e não desobriga o Piloto em comando (PIC) e manter referência visual com o solo. Vôo abaixo da altitude indicada em cada trecho de rota é de responsabilidade do Piloto em Comando (PIC), quanto ao cumprimento das “Regras do Ar”.

As altitudes de vôo nos corredores (REA) deverão, sempre que possível, ser equivalentes às aquelas definidas na Tabela de Níveis, em função do rumo mantido. Nos trechos sujeitos a autorização ATC, o APP- BE poderá definir uma altitude a ser mantida pela aeronave diferente do rumo a ser voado no corredor.

A aeronave em vôo dentro de corredor (REA) deverá manter seu altímetro ajustado em QNH, fornecido pelo APP-BE.

O ingresso ou a saída da CTR-Belém (CTR-BE) deverá, compulsoriamente, ser realizado pelos Portões, exceto quando for dada instrução ou autorização diferente pelo APP-BE.

As aeronaves ingressando na Terminal Belém (TMA-BE) no FL 065 (inclusive) ou abaixo, e fora da CTR Belém (CTR-BE), deverão chamar o APP-BE nas frequências 119,05 MHz ou 120,65 MHz. As aeronaves voando na Terminal Belém (TMA-BE) acima do FL 065 (exclusive) ou na CTR-BE deverão chamar o APP-BE nas frequências 120,65 MHz, 119,50 MHz ou 119,05 MHz.

As aeronaves em vôo VFR, procedentes de aeródromos controlados ou desprovidos de órgãos ATS, com destino Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE) ou às localidades dentro das projeções dos limites laterais da Terminal Belém (TMA-BE), ao estabelecer o primeiro contato com o APP Belém, deverá:

- informar a REA a ser utilizada, mesmo que esta informação já conste no Plano de vôo;
- aguardar orientações para a descida e ingresso nos corredores (REA), onde as mudanças de altitude nos diversos trechos dos corredores devem ser efetuadas a partir dos fixos de posição, definidos na AIC, sob inteira responsabilidade do piloto em comando e estritamente em condições meteorológicas de vôo visual (VMC).

As aeronaves que decolarem de um aeródromo localizado dentro na Terminal Belém (TMA-BE) com Plano de vôo Completo com mudança de regra de vôo de VFR para IFR (Plano "Z"), deverão aguardar autorização do APP-BE para mudança das regras de vôo, respeitando as altitudes mínimas e máximas previstas nos corredores visuais a serem voados.

Devido à necessidade de sequenciamento de fluxo para ingresso na CTR Belém (CTR-BE) poderão ser aplicadas medidas de espaçamento entre as aeronaves por meio de realização de esperas em pontos de referência visual das REA.

No deslocamento (vôo) pelos corredores, as aeronaves obrigatoriamente deverão manter faróis de pouso ou de taxi acionados (com intuito de melhorar a percepção de outras aeronaves se deslocando em REA, CTR ou projeção da TMA). As aeronaves em vôo em corredor (REA) – de 3 MN de largura, deverão manter-se à direita do eixo da rota, deixando as posições geográficas (referências visuais) à esquerda.



Foram adotados 12 corredores (“A” até “L”) - REA (Rota Especial de Aeronaves em Vôo Visual - VFR), com limites laterais, em toda sua extensão, de 3 MN de largura (1,5 MN para cada lado do eixo nominal), todos classificados como Espaço Aéreo Classe “E” e previstos com altitude mínima de 1.100 pés e altitude máxima de 1.600 pés (uma faixa verticalmente de 500 pés).

Pode-se assimilar o conjunto de REA (entre 1.100 pés e 1.600 pés - um Espaço E) como um “cinturão” contornando a CTR (do solo até 2.700 pés - um Espaço Classe D), este “cinturão” restando sob a TMA-Belém 1 (de 2.700 pés até FL065 - um Espaço Classe C).

Ressalta-se que anteriormente os corredores visuais adotados em Belém (em grande parte com alt. máxima de 700 pés), dentro da CTR (de raio de 15 MN - um Espaço C, do solo até FL025 pés) eram Classe D. A TMA tinha raio de 40 MN, sendo Espaço Classe C, do FL025 até FL145.

Para os novos corredores, foram adotados 10 Portões Entrada/Saída:

1. Portão “Pedras” (REA “A”) - 01°22’34,80”S / 048°48’49,80”W
(20 MN a W de SBBE - RM 292°)
Vertical do AD “Maria Clara” (SD69), em Ponta de Pedras
2. Portão “Arari” (REA “B”) - 01°11’31,80”S / 048°45’23,40”W
(20,5 MN a NW de SBBE - RM 325°)
3. Portão “Paraíso” (REA “D”) - 01°03’43,20”S / 048°22’36,00”W
(20,5 MN a N-NE de SBBE - RM 038°)
4. Portão “Castanhal” (REA “H”) - 01°15’32,40”S / 047°57’32,40”W
(32 MN a NE-E de SBBE - RM 097°)
5. Portão “Bujaru” (REA “K”) - 01°32’57,00”S / 048°10’49,80”W
(20,5 MN a SE de SBBE - RM 139°)
6. Portão “Trevo” (REA “L”) - 01°40’42,00”S / 048°38’22,80”W
(20 MN a SW de SBBE - RM 229°)

-
- | | |
|---|---|
| 7. Portão "Onça"
interseção REA "A", "B" e "C" | - 01°18'19,20"S / 048° 36'0,60"W
(8,5 MN a NW de SBBE - RM 323°) |
| 8. Portão "São Pedro" (REA "F") | - 01°13'35,40"S / 048°22'23,40"W
(11,5 MN a NE de SBBE - RM 054°) |
| 9. Portão "Marituba" (REA "G") | - 01°21'09,00"S / 048°20'28,80"W
(8,5 MN a NE-E de SBBE - RM 097°) |
| 10. Portão "Ilha Grande" (REA "J") | - 01°28'21,00"S / 048°23'24,00"W
(7,5 MN a SE de SBBE - RM 155°) |

Adicionalmente aos (10) Portões, existem (6) posições de passagem:

- | | |
|--|--|
| 11. Posição "Farol"
interseção REA "C" e "D" | - 01°08'7,80"S / 048°28'1,80"W
(15 MN a N de SBBE - RM 023°) |
| 12. Posição "Cajueiro"
interseção REA "D" e "E" | - 01°05'49,20"S / 048°25'13,20"W
(17,5 MN a N de SBBE - RM 032°) |
| 13. Posição "Ponte de Mosqueiro"
interseção REA "E" e "F" | - 01°10'52,80"S / 048°19'25,80"W
(15,5 MN a NE de SBBE - RM 058°) |
| 14. Posição "Santa Isabel"
REA "H" | - 01°17'25,20"S / 048°09'13,80"W
(20,5 MN a NE de SBBE - RM 094°) |
| 15. Posição "Benevides"
interseção REA "E", "G", "H" e "I" | - 01°20'46,80"S / 048°14'58,20"W
(14 MN a NE-E de SBBE - RM 101°) |
| 16. Posição "Ponte da Alça Viária"
interseção REA "I", "J", "K" e "L" | - 01°28'32,40"S / 048°17'58,20"W
(12 MN a SE de SBBE - RM 137°) |

Os corredores, de largura de 3 MN, têm seguintes características:

- REA "A" – extensão de 13,5 MN, eixo nominal 092°/272°
- REA "B" – extensão de 11,5 MN, eixo nominal 146°/326°
- REA "C" – extensão de 13 MN, eixo nominal 238°/058°
- REA "D" – extensão de 20,5 MN, segmento com eixo nominal 251°/071°, e extensão de 3,5 MN, segmento com eixo nominal 238°/058°, perfazendo extensão total de 24 MN
- REA "E" – extensão de 7,5 MN, segmento com eixo nominal 151°/331°, e extensão de 11 MN, segmento com eixo nominal 335°/175°
- REA "F" – extensão de 4 MN, eixo nominal 247°/067°
- REA "G" – extensão de 5,5 MN, eixo nominal 286°/106°
- REA "H" – extensão de 12 MN, segmento com eixo nominal 281°/101°, e extensão de 6,5 MN, segmento com eixo nominal 260°/060°, perfazendo extensão total de 18,5 MN
- REA "I" – extensão de 8,5 MN, eixo nominal 042°/222°
- REA "J" – extensão de 5,5 MN, eixo nominal 292°/112°
- REA "K" – extensão de 8,5 MN, eixo nominal 309°/129°
- REA "L" – extensão de 24 MN, eixo nominal 079°/259°

Todos os corredores são Espaço Classe E [onde a prestação de Serviço de Controle de Tráfego é para aeronaves em vôo IFR, com separação destas e com informações de tráfego quanto vôos VFR sempre que praticável, e para aeronaves em vôo VFR prestação de Serviço de Informação de vôo e informações de tráfego sempre que praticável e possível, não sendo prestada separação de aeronaves], com aeronaves sendo atendidas e assistidas pelo APP-Belém – com frequências para aeronaves 120,65/119,05/119,50 MHz.

O corredor (REA) "G" (a partir do Portão "Marituba") será utilizado para aeronaves partindo (saindo do circuito de tráfego) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), sendo compulsório o reporte para o ingresso na CTR-Belém.

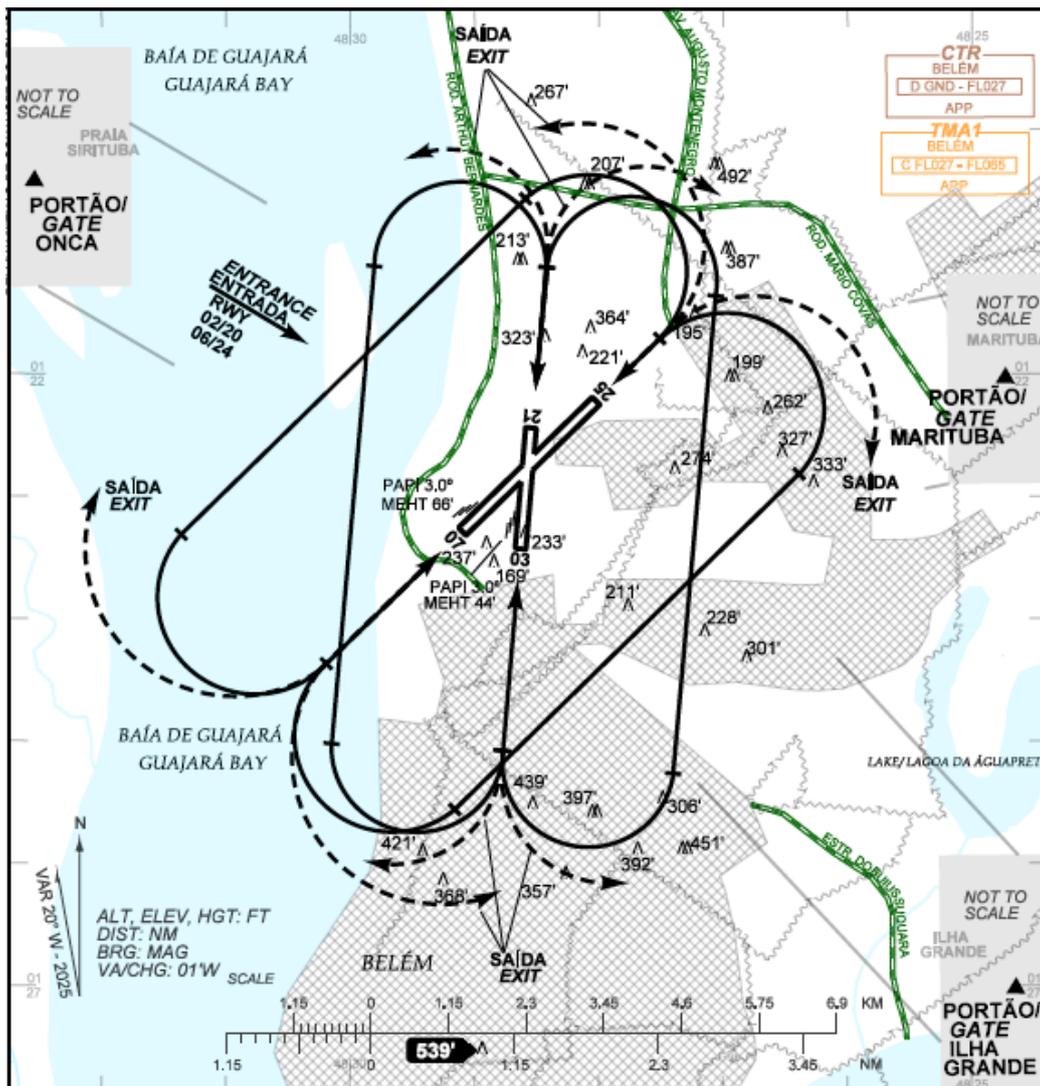
Nos Portões "Onça" (REA "A", "B" e "C"), "São Pedro" (REA "F"), "Ilha Grande" (REA "J"), aeronaves em chegada deverão obter autorização para ingressar no circuito de tráfego do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), sendo compulsório reportar para o ingresso no circuito de tráfego (cf. carta VAC) para Torre Belém (118,70 MHz); do contrário deverão manter-se em espera visual enquanto aguardam a autorização.

Adicionalmente, na presença de aeródromos existentes da TMA-Belém, as aeronaves operando pelos corredores deverão atentar para:

- no corredor (REA) "A" – coordenação em FCA com tráfego no circuito do aeródromo (privado) "Maria Clara" (SD69), em Ponta de Pedras (el. 26 pés), cuja vertical corresponde ao Portão "Pedras" (com sobrevôo entre 1.600 pés e 1.100 pés).
- no corredor (REA) "H" – coordenação em FCA com tráfego no circuito do aeródromo privado "Salles" (SNGY), em Castanhal (el. 135 pés), cuja vertical corresponde ao Portão "Castanhal" (com sobrevôo entre 1.600 pés e 1.100 pés).
- nas proximidades da posição "Benevides" nos corredores (REA) "E", "G", "H" e "I" – coordenação em FCA com tráfego no circuito do aeródromo privado "Chácara Paraíso" (SNYP), em Benevides (el. 64 pés), situado fora da projeção do corredor "E" no segmento entre as posições "Ponte de Mosqueiro" e "Benevides" – à distância transversal do eixo de cerca de 2,1 MN -, em ponto a 8,3 MN a SE-S da posição "Ponte de Mosqueiro" e a 8,9 MN a SW-W da posição "Benevides" (o través, no eixo do corredor, a 8 MN da posição "Ponte de Mosqueiro" e 3 MN da posição "Benevides").

A coordenação nos três aeródromos privados "interferentes" (SD60, SNGY e SNYP) deverá ser feita na frequência livre padrão 123,45 MHz. Dos três aeródromos privados "interferentes" (SD60, SNGY e SNYP), apenas o "Chácara Paraíso" (SNYP) tem regra específica para tráfego aéreo, instruindo contato compulsório [1] com Torre-Belém (em SBBE) antes da decolagem e [2] com APP Belém (nas frequências 119,05 MHz ou 119,50 MHz) independentemente do setor que procedam ou se destinem.

Junto com o novo esquema de circulação de voo VFR na Terminal, o DECEA publicou nova carta de circuito de tráfego VFR (VAC) do Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), em elevação de 56 pés, 1.para aeronaves categoria "A" até "D" (e H - helicópteros), reproduzida abaixo:



A carta VAC anterior (mesmo após a desativação do Brig. Protásio/SBJC) previa ingresso (Portão Sirituba, a NW) e tráfego (perna do vento) pelo setor oeste (lado da baía de Guajará), com altitude mínima no circuito de tráfego de 1.100 pés (1.044 pés AGL) para aeronaves Categoria “A” e “B” e “C” (exceto no setor NW, a 1.200 pés) e de 1.600 pés para aeronaves CAT. “D” (e 700 pés para helicópteros), com curvas na partida também para setor oeste (implicando curvas à esquerda na decolagem das cabeceiras 06 e 02, e para direita na decolagem das cabeceiras 24 e 20), e a carta indicando os portões “Sirituba” (NW), “Marituba” (a NE-E) e “Ilha Grande” (a SE).

A nova carta VAC prevê entrada (Portão Onça, a NW) e tráfego (perna do vento) pelos dois setores oeste e leste, com altitude mínima no circuito de tráfego de 1.100 pés (1.044 pés AGL) para aeronaves Categoria “A” até “C” e de 1.600 pés para aeronaves CAT. “D” (e 700 pés para helicópteros), com curvas na partida para ambos lados, e a carta indicando os portões “Onça”, a NW (REA “A”, “B” e “C”), “Marituba”, a NE-E (REA “G”) e “Ilha Grande”, a SE (REA “J”), não indicando o portão “São Pedro” (da REA “F”).