

**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
TERCEIRO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA  
E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO  
DESTACAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO DE NATAL



**COORDENAÇÃO ATS**

**CAOP 10-19**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE  
O APP SBXT E A TWR SBSG**

**2015**

## **1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

A presente carta de Acordo Operacional tem a finalidade de definir procedimentos que permitam a troca de informações, com o fito de assegurar a continuidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo, entre o Controle de Aproximação de Natal (APP SBXT) e a Torre de Controle de São Gonçalo do Amarante (TWR SBSG), relativos aos pontos de transferência de comunicação e controle, dos tráfegos visuais e instrumentos, evoluindo na TMA-SBXT.

### **1.2 ÂMBITO**

As disposições contidas nesta carta de Acordo Operacional devem ser observadas pelos respectivos órgãos operacionais, tais sejam, o Controle de Aproximação de Natal (APP SBXT) e a Torre de Controle de São Gonçalo do Amarante (TWR SBSG).

### **1.3 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

#### **1.3.1 DEFINIÇÕES**

##### **1.3.1.1 Procedimento de Transferência**

Procedimento no qual se realizará a transferência de controle e comunicações das aeronaves entre o APP SBXT e a TWR SBSG.

##### **1.3.1.2 Posição EXTREMOZ**

Vertical da lagoa de Extremoz, a 3NM na radial 028° do VOR SGA (ou 13NM na radial 350° do VOR NTL).

##### **1.3.1.3 Posição ELMO**

Vertical da cidade de Ielmo Marinho/RN, a 12NM na radial 265° do VOR SGA (ou 13,5 NM na radial 320° do VOR NTL).

##### **1.3.1.4 Posição IGREJA**

Vertical da Igreja Nova, a 5NM na radial 270° do VOR SGA (ou 13,2NM na radial 320° do VOR NTL).

##### **1.3.1.5 Posição MIRIM**

Través ECHO da cidade de Ceará Mirim/RN, a 9,5NM na radial 360° do VOR SGA (ou 20NM na radial 350° do VOR NTL).

**1.3.1.6 Posição PONTA**

Vertical da praia de Santa Rita, litoral norte, a 11,5NM na radial 090° do VOR SGA (ou 12NM na radial 038 do VOR NTL).

**1.3.2 ABREVIATURAS**

APP SBXT - Controle de Aproximação de Natal

CAOp - Carta de Acordo Operacional

TMA SBXT - Área de Controle Terminal de Natal

TWR SBSG - Torre de Controle de São Gonçalo do Amarante

**2. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ACORDADOS****2.1 TRANSFERÊNCIAS DOS TRÁFEGOS DECOLANDO DE SBSG**

Os tráfegos decolando de SBSG serão transferidos para o APP SBXT após livrarem a área de atribuição da TWR SBSG ou num ponto previamente coordenado.

**2.2 TRANSFERÊNCIAS DOS TRÁFEGOS IFR E VFR PARA A TWR SBSG****2.2.1 VOOS IFR**

Ocorrerá quando a aeronave reportar visual com a pista, na aproximação final, ou em outro ponto previamente coordenado com o APP SBXT.

**2.2.2 VOOS VFR**

Serão transferidos nas posições de tráfego definidas nesta CAOp, ou outro ponto previamente coordenado.

**2.3 PONTOS DE TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÃO E CONTROLE****2.3.1 TRÁFEGOS PROCEDENTES DO SETOR E/NE**

Serão transferidos na Posição Ponta ou Extremoz, ou outro ponto previamente coordenado.

**2.3.2 TRÁFEGOS PROCEDENTES DO SETOR N/NW**

Serão transferidos na Posição Mirim (ou no seu través), ou outro ponto previamente coordenado.

### 2.3.3 TRÁFEGOS PROCEDENTES DO SETOR S/W

Serão transferidos na Posição Igreja ou Ielmo, ou outro ponto previamente coordenado.

## 2.4 COORDENAÇÕES

### 2.4.1 COORDENAÇÕES ENTRE O APP SBXT E A TWR SBSG

A TWR SBSG confirmará, com o APP SBXT, as instruções de subida das aeronaves quando estas atingirem o ponto de espera. Para tanto, ficam previamente acordadas as seguintes saídas (SID SBSG) e suas aerovias respectivas:

- a) NTL1A (ou NTL1B) TRANSIÇÃO SAFUC: para aeronaves com intenções de utilizar a aerovia W33 ou UZ17, ou voos SGA DCT AMBET;
- b) NTL1A (ou NTL1B) TRANSIÇÃO ILTON: para aeronaves com intenções de utilizar as aerovias UZ10, UZ14 ou voos SGA DCT LOMOK;
- c) NEBIK 1B: para as aeronaves que tenham a intenção de utilizar a aerovia UZ12 ou com destino a Mossoró, Belém e Manaus;
- d) BUVOM 1A (ou BUVOM 1B) TRANSIÇÃO IBAGA: para as aeronaves que tenham a intenção de utilizar a aerovia UN873; e
- e) BUVOM 1A (ou BUVOM 1B) TRANSIÇÃO OGPÉR: para as aeronaves que tenham a intenção de utilizar a aerovia W40.

**2.4.1.1** No caso de utilização da aerovia UZ14, em caso de falha de comunicação, as aeronaves deverão, após a posição ILTON, aproar a posição VACAR.

**2.4.1.2** Para os casos em que as aeronaves utilizem a aerovia UZ10, após a posição ILTON, se falharem as comunicações, deverão aproar a posição NEUMA.

**2.4.1.3** Caso a aeronave tenha como destino SBBR ou SBAN, fica acordado que, caso haja falha de comunicações, a aeronave deverá, após a posição ILTON, aproar a posição LOMOK.

**2.4.1.4** As aeronaves com destino a SBRF, SBJP ou SNJO, ou com rota SGA DCT AMBET, em seu primeiro trecho, caso ocorra falha de comunicação, deverão, após a posição SAFUC, aproar o VOR REC (SBRF), o NDB JPS (SBJP) ou posição AMBET.

**2.4.1.5** A saída NTL 1A (ou NTL 1B) TRANSIÇÃO SEVIL só será utilizada caso o APP SBXT assim o determine.

**2.4.1.6** Para aeronaves que tenham a intenção de utilizar a aerovia W33 deverão após NEBIK aproar o VOR MSS ou outro ponto determinado pelo APP SBXT.

**2.4.1.7** Na existência de tráfego na vertical do VOR NTL, as SID NTL1A e NTL1B serão suspensas por orientação do APP SBXT, conforme item **2.5.3** desta CAOp.

**2.4.1.8** O APP SBXT informará, à TWR SBSG, o tipo de operação de controle (operação radar ou convencional), o procedimento de aproximação para a pista em uso, a frequência primária e a mudança da mesma, quando ocorrer.

**2.4.1.9** O APP SBXT informará à TWR SBSG os estimados de aeronaves em voo IFR e VFR chegando, com pelo menos 15 (quinze) minutos de antecedência, bem ainda quando os tráfegos em voo IFR estiverem:

- a) na perna de aproximação do procedimento de espera e no afastamento, para os tráfegos que efetuem bloqueio do auxílio-rádio;
- b) no final do arco, para os tráfegos que efetuem procedimento com arco DME; e
- c) na posição ESEDO para os tráfegos que estiverem realizando os procedimentos GNSS ou ILS.

**2.4.1.10** O APP SBXT informará à TWR SBSG, a sequência de pouso e o ponto de transferência de comunicação e controle (se em ponto diferente do previamente acordado nesta CAOp), e também as solicitações de apoio feitas pelas aeronaves.

**2.4.1.11** O APP SBXT receberá da TWR SBSG as informações sobre mudanças significativas das condições meteorológicas do aeródromo e condições de operacionalidade da pista em uso e auxílios à navegação.

## **2.5 COORDENAÇÕES ENTE O APP SBXT E O SOLO SBSG**

**2.5.1** O SOLO SBSG deverá empregar o termo “**SUBA VIA**” antes da informação da saída padrão por instrumento (SID), cuja finalidade é orientar os pilotos a cumprirem todas as restrições publicadas em uma SID, conforme AIC N 25/13, de 12/12/2013 (... **suba via** saída NTL 1A TRNS SAFUC).

**2.5.2** O APP SBXT fornecerá ao SOLO SBSG, após a informação de acionamento das aeronaves com intenção de voo local na TMA SBXT ou pelo sistema passo a passo, os códigos *transponder*, de acordo com as famílias de códigos disponibilizadas para a CTR/TMA Natal, quando não houver código já alocado pelo sistema X-4000.

**2.5.3** Na existência de tráfego efetuando procedimentos IFR na vertical do VOR NTL, o APP SBXT deverá informar ao SOLO SBSG a suspensão da SID SBSG NTL 1A e NTL 1B, e suas transições, pelo tempo necessário, visando à segurança de voo, ficando previamente acordado que as aeronaves com intenção de voo nas aerovias UZ10 e UZ14 ou voos SGA DCT LOMOK e SGA DCT AMBET (rotas preferenciais) deverão efetuar a SID SBSG NEBIK 1B, até passarem o FL100 (limite de autorização), momento no qual deverão aproar as posições ILTON (para UZ10, UZ14 e Posição LOMOK) ou SAFUC (para SBJP, SBRF ou Posição AMBET). No caso de falha de comunicação, proceder conforme itens **2.4.1.1**, **2.4.1.2**

e 2.4.1.3, desta CAOp.

## **2.6 RECURSOS TÉCNICOS DISPONÍVEIS PARA COORDENAÇÃO**

**2.6.1** PARA FINS DE COORDENAÇÃO SERÃO UTILIZADOS, PRIORITARIAMENTE, OS SEGUINTE MEIOS:

- a) TF1;
- b) TF2; e
- c) rede de telefonia comercial.

## **3 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA OPERACIONAL**

**3.1** Serão os procedimentos envolvendo questões de segurança, infraestrutura e degradação do sistema, os quais estão previstos no Modelo Operacional da TWR SBSG e do APP SBXT.

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

### **4.1 REVISÃO**

**4.1.1** Sempre que houver necessidade de modificação dos procedimentos acordados, esta CAOp deverá ser revisada, mediante propositura de qualquer uma das Partes Signatárias.

### **4.2 SUSPENSÃO**

**4.2.1** Quando uma das Partes Signatárias deixar de cumprir algum dos procedimentos acordados, a outra parte, mediante comunicação prévia, poderá suspender a CAOp, até que sejam restabelecidos os procedimentos operacionais acordados.

### **4.3 CANCELAMENTO**

#### **4.3.1 CONSENSUAL**

**4.3.1.1** Quando uma das partes envolvidas neste acordo entender que os procedimentos acordados já não atendem aos motivos pelos quais foi originada esta CAOp, deverá comunicar, pelo meio oficial, à outra parte, bem como à ATM/CINDACTA III, para ajustes do cancelamento do acordo em vigor.

#### **4.3.2 UNILATERAL**

**4.3.2.1** Esta CAOp não poderá ser cancelada unilateralmente por qualquer parte signatária.

## **5 PROCEDIMENTOS PARA DIVULGAÇÃO**

**5.1** A presente Carta de Acordo Operacional, após assinaturas de todas as partes interessadas, deverá ser enviada à Divisão de Operações do CINDACTA III, para publicação em Boletim Interno daquele Centro.

**5.2** O Coordenador de Tráfego Aéreo de SBSG deverá divulgar a presente CAOp a todos os ATCO da TWR SBSG.

**5.3** O Chefe do APP SBXT deverá divulgar a presente CAOp a todos os ATCO do APP SBXT.

## **6 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**6.1** Esta CAOp deve permanecer em vigor enquanto os procedimentos acordados entre as partes estiverem atendendo às necessidades operacionais dos órgãos envolvidos.

**6.2** Os procedimentos estabelecidos nessa CAOp não dispensam o cumprimento das demais legislação em vigor, normas e procedimentos estabelecidos pelo DECEA.

**6.3** Conforme fez público o Boletim Interno do CINDACTA III nº 162, de 27/08/2015, essa Carta de Acordo Operacional passou a vigorar a partir de 31 de maio de 2014.

**7 ASSINATURAS DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL**

Parnamirim/RN, 12 de agosto de 2015.

JOSÉ CARLOS BASTOS SOUZA Cap Esp Aer CTA  
Chefe do APP SBXT

JORGE ODIR DE OLIVEIRA FRANCO  
Coordenador de Tráfego Aéreo de SBSG