

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



**OPERAÇÕES DE GRUPO DE
COMUNICAÇÕES E CONTROLE**

CAOp 60-1

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
COpM-3, 3º/1º GCC, TWR SBNT, APP SBXT, 2º/5º
GAV, 1º/11º GAV, 1º/5º GAV e SCOAM-NT**

2015

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Carta de Acordo Operacional, entre o COpM-3, 3°/1° GCC, TWR SBNT, APP SBXT, 2°/5° GAV, 1°/11° GAV, 1°/5° GAV e SCOAM-NT, tem por finalidade estreitar as coordenações necessárias entre os órgãos envolvidos, minimizar as comunicações e buscar a maior eficiência na prestação do serviço de controle da Circulação Operacional Militar, realizado pelo 3°/1° GCC ou pelo COpM-3 na RDA 3, controlando as aeronaves militares, através da aceitação do Plano VOCOM, bem como o controle das aeronaves, conforme previsto em escala de voo diária, nas Áreas de Instruções denominadas N1, N2, N3, N4 e N5; E1, E2, E3 e E4; W1, W2, W3 e W4 e Pirangi, e também garantir a máxima segurança no controle de tráfego aéreo dentro dos espaços aéreos envolvidos.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos descritos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam às Unidades Aéreas da IFAE, COpM-3, 3°/1° GCC, TWR SBNT e APP SBXT, bem como ainda às Unidades Aéreas Visitantes (deslocadas) na BANT.

1.3 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

1.3.1 DEFINIÇÕES DAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO DA TMA SBXT

1.3.1.1 Área Barreira (SBR-215)

Área restrita com limites verticais do GND/MSL ao UNL e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 54.03' / W 035° 11.02', S 05° 56.03' / W 035° 11.02', S 06° 03.93' / W 034° 57.22' e S 05° 47.03' / W 034° 56.32'. Pode ser definida, também, a partir da área edificada do Centro de Lançamento Barreira do Inferno (CLBI) e um arco DME de 20NM e radiais 090 e 140 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.2 Área Cassino (SBR-201)

Área restrita utilizada em missões de emprego ar-solo, com limites verticais do GND ao FL230 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 18.02' / W 035° 40.02', S 05° 18.02' / W 035° 34.02', S 05° 26.02' / W 035° 27.02', S 05° 27.02' / W 035° 31.02', S 05° 27.02' / W 035° 29.02' e S 05° 21.02' / W 035° 40.02'. É a área no entorno do aeródromo de Maxaranguape (SNXX) englobando o Estande.

1.3.1.3 Área Echo Uno (E1)

Área restrita com limites verticais de MSL ao FL250 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 46.99' / W 034° 56.30', S 05° 41.38' / W 034° 42.34', S 05° 55.55' / W 034° 39.82', S 06° 10.52' / W 034° 43.65', S 06° 03.66' / W 034° 57.05' e S 05° 55.15' / W 034° 54.86'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 35NM, e a partir da radial 090 até a radial 139 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.4 Área Echo Dois (E2)

Área restrita com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 06° 04.17' / W 034° 57.33', S 06° 11.42' / W 034° 44.13', S 06° 20.51' / W 034° 51.28', S 06° 26.91' / W 035° 01.28', S 06° 13.01' / W 035° 07.13' e S 06° 09.37' / W 035° 01.42'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 35 NM, e a partir da radial 141 até a radial 179 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.5 Área Echo Três (E3)

Área restrita com limites verticais de MSL ao FL250 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 41.38' / W 034° 42.34', S 05° 31.24' / W 034° 17.23', S 05° 56.48' / W 034° 12.73', S 06° 22.85' / W 034° 19.50', S 06° 10.52' / W 034° 43.65' e S 05° 55.55' / W 034° 39.82'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 35NM e 62 NM, e a partir da radial 090 até a radial 139 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.6 Área Echo Quatro (E4)

Área restrita com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 06° 11.42' / W 034° 44.13', S 06° 24.45' / W 034° 20.34', S 06° 40.57' / W 034° 33.02', S 06° 51.91' / W 034° 50.73', S 06° 26.91' / W 035° 01.28' e S 06° 20.51' / W 034° 51.28'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 35NM e 62NM, e a partir da radial 141 até a radial 179 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.7 Área Hotel Uno X-ray (H1X)

Área restrita SBR-258, com limites verticais do GND a 500 FT de altitude e limites horizontais definidos pelos arcos DME de 07NM a 10NM e radiais 179 a 185 do VOR NTL.

1.3.1.8 Área Hotel Uno Yankee (H1Y)

Área restrita SBR-259, com limites verticais do GND a 1.000 FT de altitude e limites horizontais definidos pelos arcos DME de 10 a 15 NM e radiais de 179 a 185 do VOR NTL.

1.3.1.9 Área Hotel Uno Zulu (H1Z)

Área restrita SBR-260, com limites verticais do GND a 2.000 FT altitude e limites horizontais definidos pelos arcos DME de 15 a 20 NM e radiais de 179 a 185 do VOR NTL.

1.3.1.10 Área Hotel Dois X-ray (H2X)

Área restrita SBR-261, com limites verticais do GND a 500 FT altitude e limites horizontais definidos pelos arcos DME de 07 a 10 NM e radiais de 185 a 296 do VOR NTL.

1.3.1.11 Área Hotel Dois Yankee (H2Y)

Área restrita SBR-262, com limites verticais do GND a 1.000 FT altitude e limites horizontais definidos pelos arcos DME de 10 a 15 NM e radiais de 185 a 296 do VOR NTL.

1.3.1.12 Área Hotel Dois Zulu (H2Z)

Área restrita SBR-263, com limites verticais do GND a 2.000 FT altitude e limites horizontais definidos pelos arcos DME 15 a 20 NM e radiais de 185 a 296 do VOR NTL.

1.3.1.13 Área Litoral Norte

Área poligonal com limites verticais do MSL a 2.500 FT e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 34.50' / W 035° 18.50', S 05° 21.00' / W 035° 25.20', S 05° 13.00' / W 035° 32.50', S 05° 08.50' / W 035° 56.50', S 04° 58.00' / W 035° 56.50', S 05° 03.60' / W 035° 26.00', S 05° 20.00' / W 035° 16.20' e S 05° 34.90' / W 035° 11.30'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 50NM e duas linhas paralelas equidistantes de 3NM para cada lado da linha do litoral.

1.3.1.14 Área Litoral Sul

Área poligonal com limites verticais do MSL a 2.500 FT e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 06° 10.00' / W 035° 01.50', S 06° 22.00' / W 034° 55.00', S 06° 54.00' / W 034° 47.00', S 06° 55.00' / W 034° 57.00', e S 06° 14.00' / W 035° 09.00'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 45NM e duas linhas paralelas equidistantes de 3NM para cada lado da linha do litoral.

1.3.1.15 Área Norte Uno (N1)

Área restrita com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 05° 39.37' / W 035° 28.09', S 05° 28.04' / W 035° 37.99', S 05° 20.50' / W 035° 23.90', S 05° 19.40' / W 035° 16.80' e S 05° 34.48' / W 035° 16.03'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20 e 35 NM, a partir da radial 341 até a radial 019 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.16 Área Norte Dois (N2)

Área restrita com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 05° 34.40' / W 035° 15.24', S 05° 19.34' / W 035° 15.47', S 05° 20.12' / W 035° 07.52', S 05° 26.89' / W 034° 53.18' e S 05° 38.73' / W 035° 02.49'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 35 NM, a partir da radial 021 até a radial 060 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.17 Área Norte Três (N3)

Área restrita com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 05° 28.04' / W 035° 37.99', S 05° 01.46' / W 036° 01.02', S 04° 52.40' / W 035° 47.97', S 04° 46.55' / W 035° 33.06' e S 05° 20.50' / W 035° 23.90'. Pode ser

definida também pelos arcos DME de 35 e 70 NM, a partir da radial 341 até a radial 007 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.18 Área Norte Quatro (N4)

Área restrita com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 05° 17.61' / W 035° 24.69', S 04° 46.55' / W 035° 33.06', S 04° 44.18' / W 035° 16.65', S 04° 45.74' / W 035° 00.13', S 05° 17.18' / W 035° 06.89' e S 05° 16.33' / W 035° 15.86'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 38NM e 70 NM, a partir da radial 007 até a radial 034 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.19 Área Norte Cinco (N5)

Área restrita com limites verticais do MSL ao FL250 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 05° 20.12' / W 035° 07.52', S 04° 45.74' / W 035° 00.13', S 04° 50.86' / W 034° 45.01', S 04° 59.26' / W 034° 31.47' e S 05° 26.89' / W 034° 53.18'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 35NM e 70NM, e a partir da radial 034 até a radial 060 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.20 Área Pirangi (SBR-217)

Área restrita utilizada em missões de emprego ar-ar, com limites verticais do MSL ao UNL e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 42.53' / W 034° 45.02', S 06° 09.83' / W 034° 46.82', S 06° 03.93' / W 034° 57.22' e S 05° 47.03' / W 034° 56.32'. Limitada pelos arcos de 20 a 35NM e pelas radiais 090 a 139 do VOR NTL. Esta área é ativada por meio de NOTAM específico.

1.3.1.21 Área Whisky Uno (W1)

Área restrita com limites verticais do GND ao FL170 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 06° 10.35' / W 035° 27.26', S 06° 22.24' / W 035° 36.51', S 06° 09.12' / W 035° 46.87' e S 06° 02.85' / W 035° 33.18'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 35NM, e a partir da radial 240 até a radial 267 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.22 Área Whisky Dois (W2)

Área restrita com limites verticais do GND ao FL170 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 06° 02.28' / W 035° 33.43', S 06° 08.12' / W 035° 47.31', S 05° 51.87' / W 035° 49.94' e S 05° 53.00' / W 035° 34.93'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 20NM e 35NM, e a partir da radial 269 até a radial 296 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.23 Área Whisky Três (W3)

Área restrita com limites verticais do GND ao FL170 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 06° 22.24' / W 035° 36.51', S 06° 34.14' / W 035° 45.77', S 06° 14.68' / W 036° 00.88' e S 06° 08.69' / W 035° 47.21'. Pode ser definida também pelos arcos

DME de 35 e 50NM, e a partir da radial 240 até a radial 268 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.24 Área Whisky Quatro (W4)

Área restrita com limites verticais do GND ao FL170 e limites horizontais definidas pelas coordenadas S 06° 08.69' / W 035° 47.21', S 06° 14.68' / W 036° 00.88', S 05° 50.73' / W 036° 04.95' e S 05° 51.87' / W 035° 49.94'. Pode ser definida também pelos arcos DME de 35 e 50NM, e a partir da radial 268 até a radial 296 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.25 Corredor Cassino

Área poligonal com limites verticais do GND a 2.500 FT e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 42.17' / W 035° 11.64', S 05° 37.42' / W 035° 07.49', S 05° 19.64' / W 035° 28.10' e S 05° 26.33' / W 035° 34.20'.

1.3.1.26 Corredor Echo

Área poligonal com limites verticais do MSL ao FL250 e limites horizontais definidos entre as radiais 139 e 141 do VOR NTL, compreendida entre os arcos DME de 20NM e 62 NM.

1.3.1.27 Corredor Norte

Área poligonal com limites verticais de 3.000 FT ao FL250 e limites horizontais definidos entre os arcos DME de 20NM e 35NM, a partir da radial 019 até a radial 021 do VOR NTL, no sentido horário; e ainda entre os arcos DME de 35NM e 38NM, a partir da radial 007 até a radial 034 do VOR NTL, no sentido horário.

1.3.1.28 Corredor Whisky

Área poligonal com limites verticais do GND ao FL170 e limites horizontais definidos entre as radiais 267 e 269 do VOR NTL, entre os arcos DME de 20NM e 35NM.

1.3.2 DEFINIÇÕES DE OUTRAS ÁREAS NA TMA SBXT

1.3.2.1 Área Ceará Mirim (SBR-257)

Área restrita, ativada permanentemente, com limites verticais do GND a 1.500 FT de altitude e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 38' 49.80'' / W 035° 25' 30'', S 05° 37' 00'' / W 035° 40' 00'', S 05° 48' 41.88'' / W 035° 49' 24.77'' e S 05° 50' 35.62'' / W 035° 41' 46.07'', utilizada pelo Aeroclube do Rio Grande do Norte. A área do aeródromo SNOG é formada pelo semicírculo de 5NM de raio, tendo como parte central o ponto médio ao longo da Pista de pouso e decolagem 14/32 (05°39'38''S / 035°24'51''W), do GND até 1000 FT AGL, limitado a Nordeste pela BR-406.

1.3.2.2 Área Muriú (SBR-229)

Área restrita ativada mediante NOTAM, pertencente ao Exército Brasileiro e utilizada para exercício de tiro real. Possui limites verticais do GND ao FL090 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 32.23' / W 035° 15.92', S 05° 32.03' / W 035° 16.62', S 05° 32.73' / W 035° 16.92', S 05° 33.93' / W 035° 16.32', S 05° 33.73' / W 035° 16.02', S 05° 35.33' / W 035° 15.32' e S 05° 34.23' / W 035° 15.32'.

1.3.2.3 Área Punaú (SBR-228)

Área restrita ativada mediante NOTAM, pertencente ao Exército Brasileiro e utilizada para exercício de tiro real. Possui limites verticais do GND ao FL090 e limites horizontais definidos pelas coordenadas S 05° 24.93' / W 035° 21.72', S 05° 25.53' / W 035° 22.72', S 05° 26.63' / W 035° 26.72', S 05° 24.93' / W 035° 27.62', S 05° 23.83' / W 035° 24.62' e S 05° 22.73' / W 035° 23.72'.

1.3.3 DEFINIÇÕES DAS POSIÇÕES DE TRÁFEGO

1.3.3.1 Caixa

Espaço aéreo definido sobre uma caixa d'água localizada nas coordenadas S05°56'04'' W035°15'54'', a oeste do aeródromo SBNT, utilizado pelas aeronaves do 1º/11º GAV.

1.3.3.2 Conjunto

Espaço aéreo definido sobre um conjunto habitacional nas coordenadas S05°52'11'' W035°12'40'', a leste do aeródromo SBNT, utilizado pelas aeronaves do 1º/11º GAV.

1.3.3.3 Extremoz

Localizada na vertical da Lagoa de Extremoz, distante 13NM na RDL 350 do VOR NTL.

1.3.3.4 Forte

Fixo de entrada no tráfego, situado na vertical do Forte dos Reis Magos.

1.3.3.5 Inicial

- a) Pista 16L - vertical do "morro careca", próximo ao rio Jundiaí;
- b) Pista 12 - prolongamento da 16R, a 5NM do VOR NTL;
- c) Pista 16R - vertical da fábrica de porcelana Beatriz, próximo a cidade de Macaíba;
- d) Pista 34R/34L - vertical da Lagoa do Jiqui.

1.3.3.6 Jundiaí

Fixo de entrada no tráfego, situado na vertical do Rio Jundiá e alinhado com a final da pista 16L, na radial 350 a 5,8NM do VOR NTL.

1.3.3.7 Macaíba

Vertical da cidade de Macaíba (entrada no tráfego VFR da pista 16R, das aeronaves provenientes dos setores W/N).

1.3.3.8 Mirim

Localizada no través ECHO da cidade de Ceará Mirim, na radial 350 e distante 20NM do VOR NTL.

1.3.3.9 Ponta

Vertical da praia de Santa Rita, no litoral Norte, distante 12NM do VOR NTL.

1.3.3.10 Praia

Fixo de entrada e saída do tráfego, situado na vertical do Centro de Convenções (próximo à praia de Ponta Negra), na radial 090 e distante 6NM do VOR NTL.

1.3.3.11 Trampolim

Localizada na radial 235 e distante 5,9NM do VOR NTL.

1.3.4 DEMAIS DEFINIÇÕES

1.3.4.1 Caribe

Código de chamada da TWR SBNT para as pistas 16L e 12.

1.3.4.2 Circulação Operacional Militar (COM)

Conjunto de movimentos aéreos militares que, por razões técnicas, operacionais e/ou de segurança nacional, está sujeito a procedimentos especiais ou mesmo dispensado de cumprir certas regras de tráfego aéreo, beneficiando-se dos serviços prestados pelos OCOAM ou que, quando no contexto de uma operação militar, beneficia-se também dos serviços prestados pelos órgãos ATS em sua área de jurisdição que forem envolvidos.

1.3.4.3 Crupiê

Controlador do estande de tiro de Maxaranguape.

1.3.4.4 Flauta

Código de chamada da TWR SBNT para a pista 16R.

1.3.4.5 Gate PAR

Ponto no prolongamento do eixo da pista, anterior ao início da descida final, onde a aeronave alinhada com o eixo da pista deverá ser transferida do radar de vigilância para o radar de aproximação de precisão.

1.3.4.6 Manobra

Exercício tático realizado no mar, no ar, em terra ou na carta geográfica, simulando uma situação de guerra, destinado ao adestramento, treinamento ou instrução de homens ou unidades.

1.3.4.7 Marte

Código de chamada do 3º/1º GCC.

1.3.4.8 Mensagem de Comunicação de Irregularidade de Tráfego Aéreo (MSG-ITA)

Mensagem padronizada, emitida por órgão ATS local ou por Agente da Autoridade Aeronáutica, com a finalidade de comunicar, imediatamente, ao Órgão Regional do DECEA competente, a ocorrência de ação, omissão, situação, fato ou circunstância indicativa de descumprimento, inobservância, ou transgressão à norma ou legislação aplicável ao controle e à segurança do tráfego aéreo brasileiro.

1.3.4.9 Número de Referência (NRef)

O número de referência (NRef) expressa o número ótimo de aeronaves em controle simultâneo que um determinado setor ATC é capaz de manter por um período de tempo, sem que, em momento algum, esse número de aeronaves controladas simultaneamente provoque uma sobrecarga de trabalho para ATCO. O NRef para o APP SBXT é de 7 (sete) tráfegos controlados simultaneamente para a Posições Controle APP (agrupado), conforme Modelo Operacional do Órgão.

1.3.4.10 Órgão de Controle de Operações Aéreas Militares (OCOAM)

É um órgão qualificado para prestar os serviços de controle de tráfego aéreo, informação de voo e alerta às aeronaves engajadas em operações de Defesa Aérea, Aerotáticas ou Aeroestratégicas, reais ou de treinamento, por meio da aplicação das regras da Circulação Operacional Militar (COM).

1.3.4.11 Orion

Viatura que realiza a vistoria da pista após o pouso de uma aeronave que utilizou a metralhadora.

1.3.4.12 Pajé

Código de chamada da TWR SBNT, para a posição solo.

1.3.4.13 Região de Defesa Aeroespacial (RDA)

Área geográfica do território nacional, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, na qual são desenvolvidas atividades de defesa aeroespacial ativa e passiva.

1.3.4.14 Sansão

Código de chamada do COpM-3.

1.3.4.15 Scorpius

Estação tática HF da SCOAM-NT (código rádio).

1.3.4.16 Sistema de Aproximação Controlada do Solo (GCA)

Sistema de aproximação radar composto de um radar de vigilância de aeródromo e um radar de aproximação de precisão, operado do solo por controladores de tráfego aéreo especificamente qualificados.

1.3.4.17 Taba

Código militar de chamada atribuído ao órgão de controle de aproximação.

1.3.4.18 Tobogã

Código militar de chamada atribuído ao órgão de controle radar de aproximação de precisão.

1.3.4.19 Tupã

Código de chamada do APP SBXT.

1.3.4.20 Valete

Código de chamada da estação tática do OPO-NT.

1.3.5 ABREVIATURAS

I FAE	Primeira Força Aérea
1°/11° GAV	Primeiro Esquadrão do Décimo Primeiro Grupo de Aviação
1°/5° GAV	Primeiro Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação
2°/5° GAV	Segundo Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação
3°/1° GCC	Terceiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Comunicações e Controle
AGL	Acima do nível do solo (<i>Above Ground level</i>)
ACC SBRE	Centro de Controle de Área de Reife
ACFT	Aeronave
AIS	Serviço de Informações Aeronáuticas
AJCC	Ajudante de Chefe Controlador
APP SBXT	Controle de Aproximação de Natal
ATCO	Controlador de Tráfego Aéreo (<i>Air Traffic Controller</i>)
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo

AVOP	Aviso Operacional
CAV	Controle e Alerta em Voo
CINDACTA III	Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
COM	Circulação Operacional Militar.
COpM-3	Terceiro Centro de Operações Aéreas
CTR	Zona de Controle
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DIVOC	Divisão de Operações Correntes
DTCEA-NT	Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Natal
EOBT	Hora Estimada de Calços Fora
MSL	Nível Médio do Mar
OPO	Oficial de Permanência Operacional
OVN	Óculos de visão noturna. Também pode ser chamado de NVG
PAR	Radar de Aproximação de Precisão
POB	Pessoas a Bordo
QDR	Linha de Posição Magnética
RMK	Observações
SCOAM	Seção de Controle de Operações Aéreas Militares
SGTC	Sistema de Gerenciamento de Torres de Controle
TCAS	Sistema Anticolisão de Bordo
TMA SBXT	Área de Controle Terminal
TWR SBNT	Torre de Controle de Natal
UAE	Unidades Aéreas
VOCOM	Voo da Circulação Operacional Militar

2 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ACORDADOS

2.1 O 3º/1º GCC (OCOAM-NT) possui as seguintes atribuições:

- a) conhecer as escalas de voo das UAE previstas para o dia em sua área de responsabilidade, ou de UAE visitantes, quando for o caso;
- b) receber o *briefing* dos voos, quando aplicável, preferencialmente através do ATCO que acompanhará a missão ou, na sua impossibilidade, por meio do AJCC;
- c) coordenar com o COpM-3 os canais de Defesa Aérea que serão alocados para o cumprimento das missões;
- d) passar as instruções necessárias ao cumprimento das missões para o APP SBXT, TWR SBNT e COpM-3, principalmente aquelas que foram coordenadas em brifim com os pilotos;
- e) prestar os serviços de informação de voo, alerta, vigilância ATS e de controle de tráfego aéreo em todas as áreas condicionadas da TMA SBXT, excetuando-se as Áreas Hotel, em virtude da restrição de VHF das aeronaves do 1GAV11, que passam a escuta da frequência tática durante o exercício; e operará a partir do sítio-radar, nos dias de operação das UAE, das 09:00 Z às 21:00 Z;
- f) na ocorrência de voos no período noturno, transferir os tráfegos sob sua responsabilidade ao COpM-3 e na impossibilidade deste, ao APP SBXT.
- g) exercer a função de Órgão ATC utilizando as técnicas da COM (Circulação Operacional Militar) para os voos oriundos da Unidades Aéreas que utilizam as áreas de treinamento da localidade de Natal, através das funções de COAM e CTAM, com efetivo devidamente habilitado;
- h) alocar os códigos IFF e canais de defesa aérea para a(s) aeronave(s) de treinamento militar, quando sob seu controle, nos voos com a confecção do plano VOCOM, conforme delegação do COpM-3;
- i) coordenar com o APP SBXT e TWR SBNT todos os eventos que envolvam decolagens e recolhimentos no âmbito da TMA SBXT;
- j) avisar ao ACC SBRE quando do início e término da ativação do 3º/1º GCC em atividades que envolvam a COM;
- k) emitir a autorização do Plano VOCOM à TWR SBNT, desde que conhecidos e brifados; e
- l) transferir os tráfegos sob sua responsabilidade ao COpM-3, na impossibilidade de continuar a prestação dos serviços descritos nas alíneas anteriores; ou, em último caso, ao APP SBXT, que prestará somente os serviços de informação de voo e alerta nas áreas de instrução, em função da restrição do número máximo de aeronaves controladas simultaneamente para a Posição Controle APP e Posição Controle de Setor APP (NRef) na TMA SBXT.

2.2 O COpM-3 possui as seguintes atribuições:

- a) a missão precípua do COpM-3 é prestar os serviços de controle de tráfego aéreo, informação de voo e alerta às aeronaves engajadas em operações de Defesa Aérea, Aerotáticas ou Aeroestratégicas, reais ou de treinamento. Neste contexto, o COpM-3 atenderá todas as solicitações de escala de voo das Unidades Aéreas, desde que enviadas com antecedência e coordenadas com o a Chefia do Órgão, no sentido de garantir a segurança operacional e o provimento de efetivo adequado à realização da missão;
- b) manter-se em condições de assumir o controle das aeronaves militares voando nos espaços aéreos condicionados da TMA SBXT, desde que coordenados e informados ao COpM-3 os procedimentos detalhados em brifim;
- c) disponibilizar para o 3º/1º GCC e ao APP SBXT, a família IFF 1400 a 1477 para a utilização exclusiva das aeronaves militares nos espaços aéreos descritos nesta CAOp;
- d) coordenar com a TWR SBNT, APP SBXT, 3º/1º GCC e ACC SBRE todas os movimentos de aeronaves que estejam em evolução sob as regras da Circulação Operacional Militar (COM) nas áreas de instrução; e
- e) transferir os tráfegos sob sua responsabilidade ao 3º/1º GCC, na impossibilidade de continuar a prestação dos serviços; ou, em último caso, ao APP SBXT, que prestará somente os serviços de informação de voo e alerta nas áreas de instrução, em função da restrição do número máximo de aeronaves controladas simultaneamente para a Posição Controle APP e Posição Controle de Setor APP (NRef) na TMA SBXT.

2.3 As unidades aéreas sediadas ou deslocadas (visitantes) possuem as seguintes atribuições:

- a) encaminhar as escalas de voo com as atividades diárias, no dia anterior aos respectivos eventos, até às 21:00P, para:
 - o APP SBXT/TWR SBNT, preferencialmente por e-mail: dtcea-nt-app@cindacta3.intraer / dtcea-nt-twr@cindacta3.intraer, ou via FAX 7191, ou pessoalmente ao Sgt-de-Dia do DTCEA-NT;
 - para o 3º/1º GCC, preferencialmente por email controladores@31gcc.intraer ou via FAX 7587 ou pessoalmente ao Permanência; e
 - COpM-3 via e-mail: copm3-dm@cindacta3.intraer.
- b) divulgar, por meio seguro, as táticas de exercícios do esquadrão ao 3º/1º GCC;
- c) enviar plano VOCOM, quando for o caso, via fax para Sala AIS-SBNT e realizar a conferência do recebimento via telefone com o operador AIS; e
- d) quando da realização de voos de treinamento de interceptação nas áreas de instrução ou voos realizados através de plano VOCOM, realizar o briefing com o 3º/1º GCC nos ramais 7569/7199/7588.

2.4 O OPO-NT possui a seguinte atribuição:

Informar ao COpM-3, ao 3º/1º GCC e à TWR SBNT:

- a) os atrasos ou cancelamentos nas missões previstas na escala de voo;
- b) qualquer mudança nas missões previstas (código de chamada, matrícula de aeronave, tipo de missão, quantidade de aeronaves, etc.); e
- c) as alterações na cor do Campo.

2.5 A AIS-NT possui as seguintes atribuições:

- a) proceder conforme orientação da ICA 100-13, onde os planos VOCOM deverão ser transmitidos para os órgãos ATS do aeródromo de partida, aos ACC, aos OCOAM envolvidos pelo voo e ao DIVOC, imediatamente após a apresentação;
- b) checar com o 3º/1º GCC (TF3 971 337, TF2 236 ou ramal 7569) e COpM-3 (TF3 913-340 e TF4 81 2129-8110) a chegada do plano enviado; e
- c) quando solicitado pelo 3º/1º GCC e COpM-3, realizar a retransmissão de mensagens.

2.6 O APP SBXT possui as seguintes atribuições:

- a) conhecer a escala de voo diária das UAE, prevista para sua área de responsabilidade, ou de UAE visitantes, quando for o caso;
- b) informar ao 3º/1º GCC e/ou ao COpM-3, quando solicitado, as Condições do Campo, tais como as condições de operação do aeródromo (VFR ou IFR), pista em uso, vento, temperatura, ajuste de altímetro e outras informações complementares, se for o caso;
- c) informar ao 3º/1º GCC e/ou ao COpM-3 qualquer alteração nas condições de operação do aeródromo, tanto meteorológicas (operação IFR, etc.) quanto de infraestrutura de apoio ao voo (auxílios, etc.);
- d) informar ao ACC SBRE a ativação/desativação dos espaços aéreos condicionados existentes na TMA SBXT; e
- e) manter-se em condições de assumir todo o controle das aeronaves militares voando nos espaços aéreos condicionados na TMA SBXT, na impossibilidade do COpM-3 e 3º/1º GCC, passando a prestar somente os serviços de informação de voo e alerta nas áreas de instrução, em função da restrição do número máximo de aeronaves controladas simultaneamente para a Posição Controle APP e Posição Controle de Setor APP (NRef).

2.7 O CRUPIÊ possui a seguinte atribuição:

O controlador do Estande de Maxaranguape (Crupiê) será responsável pelos voos das aeronaves/formação na Área Cassino (SBR-201), em missões de emprego ar-solo que ativam o citado Estande.

2.8 A TWR SBNT possui as seguintes atribuições:

- a) conhecer a escala de voo diária das UAE, prevista para sua área de responsabilidade, ou de UAE visitantes, quando for o caso;
- b) informar ao APP SBXT, ao 3º/1º GCC e/ou ao COpM-3 as Condições do Campo, sempre que houver mudanças significativas, tais como as condições de operação do aeródromo (VFR ou IFR), pista em uso, vento, temperatura, ajuste de altímetro e outras informações complementares, se for o caso;
- c) informar ao APP SBXT, ao 3º/1º GCC e/ou ao COpM-3 qualquer alteração nas condições de operação do aeródromo, tanto meteorológicas (operação IFR, etc.) quanto de infraestrutura de apoio ao voo (auxílios, etc.);
- d) solicitar ao APP SBXT autorização do voo e a respectiva área de instrução para as aeronaves sediadas ou visitantes na BANT, que tenham enviado a escala de voo;
- e) solicitar ao 3º/1º GCC a autorização do Plano VOCOM;
- f) alocar os códigos IFF/transponder das aeronaves contidas na Escala de Voos das UAE sediadas e visitantes; e
- g) informar ao APP SBXT, ao 3º/1º GCC e ao COpM-3 qualquer informação relevante para a segurança operacional relacionada ao objetivo desta CAOp.

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1 A presente CAOp foi elaborada com intuito de eliminar eventuais conflitos de tráfego aéreo, em consonância com as demais legislações em vigor e padronizar os procedimentos de coordenações entre os órgãos envolvidos. Visa, ainda, otimizar as comunicações, na busca da eficiência na prestação do serviço de controle da Circulação Operacional Militar.

3.2 O não cumprimento do disposto nesta CAOp incorrerá em providências administrativas e operacionais idênticas às geradas pelo não atendimento à regulamentação pertinente.

3.3 O setor de Operações do COPM-3, 3º/1º GCC, TWR SBNT e APP SBXT realizarão as fiscalizações e os acompanhamentos das operações propostas, bem como as análises de eventuais ocorrências, sob a ótica da segurança operacional, em suas áreas de jurisdição.

3.4 Todas as Áreas Norte, Echo e Whisky serão utilizadas para voos diurnos e noturnos.

3.5 Os Corredores Norte, Echo e Whisky serão utilizados para as subidas e descidas das respectivas áreas de instrução.

3.6 É vedado o voo de Estagiários-solo do 2º/5º GAV nas Áreas N2, N4 e N5, bem como em qualquer Área Echo (áreas sobre o mar), todas durante o período noturno.

3.7 O circuito de tráfego para o aeródromo de Natal (SBNT) não deverá ultrapassar o limite estabelecido pelo Rio Jundiá (prolongamento da 16L/16R, distante 5,8NM do VOR NTL);

3.8 As aeronaves A-29 que entrarem no circuito de tráfego pela Posição Praia, ou que utilizarem a perna sem nome, quer isolado ou por esquadrilhas, deverão evitar o sobrevoo do lixão, de modo a passar à direita deste ponto ou curvar antes para voar direito para a final pilofe. Este procedimento deverá ser coordenado com o órgão ATS.

3.9 Os pilotos que prosseguirem para as Áreas N1 e N3 deverão se certificar da existência de voos na Área Cassino, por meio de contato rádio nos canais de Valete, Tupã ou Marte. Em caso positivo, executar o voo fora dos limites da SBR-201 (Cassino).

3.10 Em consonância ao prescrito no item **4.2.5.2**, da ICA 100-13, o piloto somente será autorizado a dar partida no(s) motor(es) após a autorização do plano de voo/escala de voo. Para fins dessa CAOp, o 3º/1º GCC e/ou COPM-3 é(são) o(s) órgão(s) responsável(eis) pela aprovação do plano.

4 PROCEDIMENTOS

4.1 SUBIDAS PARA AS ÁREAS DE INSTRUÇÃO

4.1.1 Nos dias em que o aeródromo de Natal (SBNT) estiver operando IFR, as aeronaves deverão cumprir a SID determinada pelo APP SBXT.

4.1.2 Quando o aeródromo de Natal (SBNT) estiver operando VFR, as subidas seguirão as padronizações previstas nos itens seguintes, ou conforme orientação do APP SBXT.

4.1.3 PISTAS 16L, 16R e 12

4.1.3.1 Área Cassino

- a) após a decolagem, curvar à esquerda subindo na proa da Posição Praia (proa 055°) até 2.500 FT, sem sobrevoar as edificações do CLBI; e
- b) mantendo 2.500 FT, voar na proa das Posições Forte, Ponta, Muriú e Cassino, nesta ordem.

4.1.3.2 Áreas E1, E2, E3 e E4

- a) após a decolagem interceptar a radial 140 do VOR NTL e ascender nessa radial, de modo a cruzar 20NM DME do VOR NTL acima do FL 040. Após, curvar à esquerda para ingressar na Área E1 ou à direita para a Área E2; e
- b) para ingresso nas Áreas E3 ou E4, a aeronave deverá permanecer na radial 140 até 35NM do VOR NTL, quando curvará à esquerda ou à direita para a respectiva área.

4.1.3.3 Áreas N1, N2, N3 e N4

- a) após a decolagem, curvar à esquerda subindo na proa da Posição Praia (proa 055°), de modo a atingi-la acima de 2.500 FT, sem sobrevoar as edificações do CLBI. Prosseguir ascensão na proa da Posição Forte (proa 010°), de modo a atingi-la, no mínimo, acima do FL050. Após, aproar a Posição Ponta e, a partir daí, curvar à esquerda para interceptar a radial 020 do VOR NTL;
- b) subir pelo Corredor Norte, passando pela Posição Muriú (20 DME do VOR NTL) acima do FL080 e, a partir daí, curvar à esquerda ou à direita para ingressar nas áreas N1 e N2 a 20 DME do VOR NTL, respectivamente;
- c) para a Área N3, o piloto deverá manter a radial 020 do VOR NTL até estar entre os arcos DME de 35NM e 38NM, para então curvar à esquerda, mantendo-se entre os arcos DME de 35NM e 38 NM para ingressar na área ao cruzar a radial 007 do VOR NTL;
- d) para a Área N4, o piloto deverá manter a radial 020 do VOR NTL até cruzar o arco DME de 38NM, quando então ingressará nesta área; e

- e) para a Área N5, o piloto deverá manter a radial 020 do VOR NTL até estar entre os arcos DME de 35NM e 38NM, para então curvar à direita, mantendo-se entre os arcos DME de 35NM e 38NM para ingressar na área ao cruzar a radial 034 do VOR NTL.

4.1.3.4 Área Pirangi

- a) após a decolagem curvar à esquerda na proa da Posição Praia;
- b) interceptar e manter a radial 085 do VOR NTL e a 20NM DME, curvar à direita para ingresso na área.

4.1.3.5 Áreas W1, W2, W3 e W4

- a) após a decolagem, curvar à direita para interceptar a radial 268 do VOR NTL, devendo atingi-la, no mínimo, a 2.000 FT até 7NM do VOR NTL e acima de 4.000 FT a 20NM do VOR NTL, ingressando no Corredor Whisky; e
- b) já no Corredor Whisky, curvar à esquerda ou à direita para ingresso nas Áreas W1 e W2, respectivamente; ou manter-se na radial 20 do VOR NTL em subida até atingir 35 NM do VOR NTL, de modo a passar acima do FL060 neste ponto, quando então deverá curvar à esquerda ou à direita para ingresso nas Áreas W3 e W4, respectivamente.

4.1.4 PISTAS 34R, 34L e 30

4.1.4.1 Áreas N1, N2, N3 e N4

Após a decolagem, curvar à esquerda para cruzar o VOR NTL acima de 3.000 FT, com proa da Posição Praia; quando deverá, a partir deste ponto, cumprir o procedimento previsto para decolagem das pistas 16L, 16R e 12 (Item 4.1.3.1).

4.1.4.2 Áreas E1, E2, E3 e E4

Após a decolagem, curvar à esquerda para cruzar o VOR NTL acima de 3.000 FT e interceptar a radial 140 do VOR NTL; quando deverá, a partir deste ponto, cumprir o procedimento previsto para decolagem das Pistas 16L, 16R e 12 (Item 4.1.3.2).

4.1.4.3 Áreas W1, W2, W3 e W4

Após a decolagem, curvar à esquerda para interceptar a radial 268 do VOR NTL; quando deverá, a partir deste ponto, cumprir o procedimento previsto para a decolagem das pistas 16L, 16R e 12 (Item 4.1.3.5).

4.2 DESCIDAS DAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO

As descidas seguirão as padronizações previstas nos itens abaixo ou serão conforme as orientações do APP SBXT.

4.2.1 ÁREA CASSINO

Abandonar a área mantendo 1.500 FT na proa da Posição Ponta. Ao cruzar esta posição, descer para 1.200 FT na proa da Posição Forte, aguardando orientações do APP SBXT.

4.2.2 ÁREAS E1, E2, E3 e E4

Aproar o Corredor Echo e interceptar a radial 140 do VOR NTL abaixo de 3.000 FT a 20NM. Após, voar proa da Posição Praia ou Forte descendo para 2.000 FT, ou de acordo com as instruções do APP SBXT.

4.2.3 ÁREAS N1 e N2

Aproar o Corredor Norte para interceptar a radial 020 do VOR NTL abaixo do FL 060 a 20NM do VOR NTL. Após, voar proa da Posição Ponta, em descida, de modo a atingi-la a 2.000 FT e em seguida a Posição Forte para cruzá-la a 1.200 FT, aguardando orientações do APP SBXT.

4.2.4 ÁREAS N3, N4 e N5

Aproar o Corredor Norte e cruzar os limites da Área abaixo do FL060 e interceptar a radial 020 do VOR NTL até 20NM. Após, voar proa da Posição Ponta, em descida, de modo a atingi-la a 2.000 FT e em seguida a voar proa da Posição Forte para cruzá-la a 1.200 FT, aguardando orientações do APP SBXT.

4.2.5 ÁREA PIRANGI

Interceptar a radial 085 do VOR NTL e iniciar a descida para 2.000 FT na proa da Posição Praia (reboque) e Forte (esquadrilha), ou de acordo com as instruções do APP SBXT.

4.2.6 ÁREAS W1, W2, W3 e W4

Aproar o Corredor Whisky e interceptar a radial 268 do VOR NTL abaixo de 3.000FT. Após, voar proa da posição Trampolim ou Macaíba descendo para 2.000 FT, de acordo com as instruções do APP SBXT.

4.3 PERFIS DAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO NA TMA SBXT E CIRCUITO DE TRÁFEGO EM SBNT



Fig. 1 – Áreas de Instrução na TMA SBXT

5 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIAS OPERACIONAIS

5.1 FALHA DE COMUNICAÇÃO

5.1.1 AERONAVES DO 2º/5º GAV E 1º/5º GAV

Caso alguma aeronave constate estar com falha de comunicação, deverá acionar A/7600 no *transponder*, e cumprir o prescrito abaixo.

5.1.1.1 Se em voo visual isolado:

- a) cumprir o perfil de descida da área, entrando no tráfego pelas Posições Forte ou Macaíba (caso esteja em uma das áreas Whisky) a 700 FT de altitude. Fazer o traçado normal e, observando o tráfego, passar entre as duas pistas:
 - balançando as asas, se diurno; ou
 - configurado (trem de pouso e flapes) e com os faróis de táxi e pouso ligados, se noturno.
- b) ao final da pista 16L, curvar à esquerda e ingressar na perna do vento a 1.200FT, observando os possíveis tráfegos e sinais luminosos da TWR:
 - verde contínua: ingressa na base e pouso final;
 - vermelha contínua: efetuar espera no setor Echo do aeródromo de Natal (SBNT) até receber autorização (luz verde contínua) para pouso.

5.1.1.2 Se no circuito de tráfego:

Com a pista 16L livre, quando na final, pousar e livrá-la o mais rápido possível. Caso contrário, proceder conforme alínea “b”, do item 5.1.1.1.

5.1.1.3 Se em navegação por contato:

Cumprir o perfil da navegação, atingir o ponto de término a 2.000FT. A partir daí, subir para 3.000FT de altitude e realizar o procedimento IAC SBNT VOR/DME Y RWY 12. Na MDA, conforme o procedimento, observar os sinais luminosos da TWR SBNT:

- a) verde contínua:
 - pousar na pista 12;
- b) vermelha contínua:
 - se VFR: arremeter e entrar na perna do vento para a Inicial RWY 12 de SBNT, prosseguindo conforme alínea “a” anterior; e
 - se IFR: arremeter para novo procedimento IFR (VOR/DME Y RWY 12 de SBNT).

NOTA: Na inobservância de sinais luminosos da TWR, o piloto deverá checar a existência de possíveis tráfegos e prosseguir para o pouso na pista 16L de SBNT, adotando os procedimentos acima descritos.

6 COORDENAÇÕES

6.1 COORDENAÇÕES ENTRE O 3º/1º GCC E O APP SBXT

O APP SBXT será o órgão responsável pela definição das áreas de instrução e deverá informá-las à TWR SBNT para as coordenações de autorizações e acionamento das aeronaves envolvidas na missão; bem como ao 3º/1º GCC e/ou COpM-3, quando àquelas forem ficar sob seu controle.

NOTA 1: Para o ingresso nas Áreas Litoral Norte e/ou Litoral Sul, o 3º/1º GCC e/ou COpM-3 deverá coordenar com o APP SBXT a utilização das mesmas, antes de emitir a autorização às aeronaves.

NOTA 2: No caso da existência de *briefing* entre piloto e OCOAM (3º/1º GCC/COpM-3) que resulte em mudanças no IFF/*transponder*, tal informação deverá ser transmitida imediatamente ao APP SBXT, fins atualização do sistema X-4000.

6.2 COORDENAÇÃO ENTRE O OPO-NT E O APP SBXT/TWR SBNT

A TWR SBNT deverá, imediatamente, informar ao OPO-NT quaisquer alterações operacionais relevantes no aeródromo de Natal, bem como das aeronaves envolvidas no treinamento, tais como situações de emergências ou apoio especial de solo.

6.3 COORDENAÇÕES ENTRE O APP SBXT E O COpM-3

Na impossibilidade do 3º/1º GCC assumir as áreas de instrução da TMA SBXT, o APP SBXT deverá transferir as comunicações ao COpM-3 quando os tráfegos ingressarem nos Corredores Norte, Echo e Whisky; ou, excepcionalmente, em outro ponto previamente coordenado, com as observações das Notas 1 e 2, do Item 6.1 desta CAOp.

6.4 PONTOS DE TRANSFERÊNCIAS

6.4.1 TRÁFEGOS CHEGANDO ÀS ÁREAS DE INSTRUÇÃO

6.4.1.1 Áreas N1, N2, N3 e N4

As aeronaves serão transferidas a 20 NM na radial 020 do VOR NTL (entrada do Corredor Norte), ou em outra posição após estreita coordenação entre os órgãos ATC envolvidos na operação.

6.4.1.2 Áreas E1, E2, E3 e E4

As aeronaves serão transferidas a 20NM na radial 140 do VOR NTL (entrada do Corredor Echo), ou em outra posição após estreita coordenação entre os órgãos ATC envolvidos na operação.

6.4.1.3 Áreas W1, W2, W3 e W4

As aeronaves serão transferidas a 20NM na radial 268 do VOR NTL (entrada do Corredor Whisky), ou em outra posição após estreita coordenação entre os órgãos ATC envolvidos na operação.

6.4.2 TRÁFEGO RETORNANDO DAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO

6.4.2.1 Áreas N1, N2, N3 e N4

As aeronaves serão transferidas a 20 NM na radial 020 do VOR NTL (saída do Corredor Norte), ou em outra posição após estreita coordenação entre os órgãos ATC envolvidos na operação.

6.4.2.2 Áreas E1, E2, E3 e E4

As aeronaves serão transferidas a 20 NM na radial 140 do VOR NTL (saída do Corredor Echo), ou em outra posição após estreita coordenação entre os órgãos ATC envolvidos na operação.

6.4.2.3 Áreas W1, W2, W3 e W4

As aeronaves serão transferidas a 20 NM na radial 268 do VOR NTL (saída do Corredor Whisky), ou em outra posição após estreita coordenação entre os órgãos ATC envolvidos na operação.

NOTA 1: O APP SBXT não transferirá o tráfego sob seu controle para o 3º/1º GCC e/ou COpM-3 (e vice-versa), enquanto não forem processadas todas as separações com os demais tráfegos evoluindo na CTR/TMA SBXT ou nas áreas de instrução.

NOTA 2: Caso uma aeronave não consiga contato-rádio com o 3º/1º GCC no ingresso das áreas de instrução, ou outro ponto previamente coordenado, deverá informar ao APP SBXT para que este possa coordenar o tráfego e efetuar a transferência de comunicações para o COpM-3. Persistindo a falha de comunicação, o APP SBXT será o órgão responsável pela prestação apenas dos serviços de informação de voo e alerta na(s) área(s) de instrução, mantendo a aeronave/formação na sua escuta.

7 PROCEDIMENTOS GERAIS

7.1 GENERALIDADES

7.1.1 As instruções de saída ou de chegada estabelecidas nesta Carta de Acordo Operacional aplicam-se aos voos de treinamento militar realizados sob a Regra de voo VFR ou IFR nas áreas de instrução e nos circuitos de navegação na TMA SBXT.

7.1.2 O piloto de aeronave isolada ou líder de esquadrilha deverá utilizar o termo “INTERROGA” para obter as condições operacionais do aeródromo de Natal, e só deverá abandonar a área de treinamento após receber a autorização do 3º/1º GCC e/ou COpM-3 em coordenação com o APP SBXT.

7.1.3 O 3º/1º GCC e APP SBXT/TWR SBNT deverão receber, até as 21:00P do dia anterior, a escala de voo do 2º/5º, 1º/5º e 1º/11º GAV.

7.1.4 Para as missões previstas na escala diária e realizadas nas áreas condicionadas da TMA SBXT, os códigos de IFF/*transponder* serão alocados pela TWR SBNT na plataforma X-4000, ficando os pilotos liberados da realização do *briefing* com o 3º/1º GCC ou COpM-3, salvo nas missões em que tal *briefing* seja necessário (44F/11F com apoio de GCI) ou nas missões cujo plano VOCOM tenha sido preenchido.

7.2 MISSÕES DE TREINAMENTO REALIZADAS NAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO

7.2.1 MISSÕES DE TREINAMENTO DE INTERCEPTAÇÃO (44F)

As missões de treinamento de interceptação deverão ser executadas nas áreas de treinamento previstas no Item 1.3.1 desta CAOp, atentando-se ainda para o seguinte:

- a) numa área de instrução só poderá ocorrer uma única missão de treinamento de interceptação por vez, sendo o Elemento controlado pelo 3º/1º GCC ou COpM-3;
- b) a quantidade de missões de interceptação simultaneamente controladas pelo 3º/1º GCC e/ou COpM-3 dependerá de suas respectivas capacidades técnica, operacional e de pessoal na hora prevista para as missões de treinamento, devendo as Seções de Operações desses órgãos escalar os ATCO para atender às missões programadas das UAE;
- c) havendo necessidade, em função da quantidade de saídas de 44F, o 3º/1º GCC deverá coordenar com o COpM-3 para que este mantenha sob seu controle as demais aeronaves/esquadrilhas que estejam voando nas áreas condicionadas, em missões que não sejam de 44F, com a finalidade de atender à demanda de atividade diária das UAE;
- d) o 3º/1º GCC poderá coordenar com o COpM-3 a fim de transferir o controle das missões de 44F excedentes, evitando abortivas devido à falta de pessoal controlador.
- e) as missões de treinamento de interceptação poderão ser controladas pelo 3º/1º GCC e/ou COpM-3 com pelo menos um radar primário do DTCEA-

NT em funcionamento normal ou utilizando o site monitor, caso operando apenas com o radar secundário; e

- f) o APP SBXT, ao transferir as comunicações e o controle das aeronaves de treinamento de interceptação para o 3º/1º GCC e/ou ao COpM-3, deverá instruí-las a chamar o OCOAM como “GCC” ou o COpM-3 como “Recife”, sem especificar o canal de Defesa Aérea a ser utilizado. Por exemplo: Joker de Espadas, chame agora GCC (ou Recife para o COpM-3) no canal previsto.

7.2.2 MISSÕES DE TREINAMENTO QUE NÃO SEJAM DE INTERCEPTAÇÃO

As missões de treinamento que não sejam as de interceptação deverão ser executadas, sob VMC, nas áreas de treinamento previstas no Item 1.3.1, desta CAOp, atentando-se ainda para o seguinte:

- a) em uma mesma área de instrução só poderá ocorrer uma missão de treinamento por vez;
- b) em situações em que a síntese radar estiver inoperante, ou que a capacidade de controle esteja, por algum motivo extrapolada nos órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos, as missões de treinamento ainda poderão ser realizadas, nos limites de cada setor das áreas previstas de instrução, com o serviço de informação de voo e alerta sendo prestado pelo 3º/1º GCC, COpM-3 ou pelo APP SBXT;
- c) a quantidade de missões de treinamento simultaneamente controladas ou assistidas pelo 3º/1º GCC e/ou COpM-3 dependerá de suas respectivas capacidades técnica, operacional e de pessoal na hora prevista para as missões de treinamento, devendo as Seções de Operações desses órgãos escalar os ATCO para atender às missões programados das UAE; e
- d) o APP SBXT, ao transferir as comunicações e o controle das aeronaves de treinamento de interceptação para o 3º/1º GCC e/ou ao COpM-3, deverá instruí-las a chamar o OCOAM como “GCC” ou o COpM-3 como “Recife”, sem especificar o canal de Defesa Aérea a ser utilizado. Por exemplo: Joker de Espadas chame agora GCC (ou Recife para o COpM-3) no canal previsto.

7.3 MISSÕES REALIZADAS FORA DAS ÁREAS DE INSTRUÇÃO

As missões de treinamentos que envolvam um circuito fora das áreas de instrução descritas no Item 1.3.1, desta CAOp, deverão estar na escala diária e serem objeto de Plano VOCOM, sendo estas controladas pelo 3º/1º GCC e COpM-3, para as partes dos voos fora da TMA SBXT.

NOTA 1: Todo plano VOCOM é objeto de briefing/debriefing entre piloto/controlador, salvo nos casos de circuitos na TMA SBXT.

NOTA 2: Na impossibilidade de controle dos voos com plano VOCOM pelo 3º/1º GCC na TMA SBXT, tais voos serão realizados na forma de circuito de navegação e o APP

SBXT prestará o serviço de informação de voo e alerta, conforme item 9.3 desta Carta. Neste caso, não haverá a necessidade de briefing/debriefing com o APP SBXT.

7.4 APROXIMAÇÃO PAR

7.4.1 O 3º/1º GCC manterá disponível, diariamente, no período de operação (09:00/21:00Z) o serviço de aproximação PAR. Nos finais de semana (ou dias sem expediente administrativo), o serviço permanece de sobreaviso (45 minutos) para situações reais (mau tempo e emergência, excetuando-se treinamentos) regulamentadas pela NS303, disponível na página do 3º/1º GCC.

7.4.2 Quando o piloto solicitar o recolhimento PAR, a aeronave ou formação será vetorada e posicionada alinhada com a pista em uso no aeródromo de Natal (SBNT), pelo APP SBXT, distante 15NM do ponto de toque, com velocidade reduzida e a 2.000 FT, momento no qual será transferida para o 3º/1º GCC, com a finalidade de que este a conduza ao GATE PAR, mediante coordenação bilateral.

7.4.3 As condições ideais para transferência de controle do 3º/1º GCC (TABÁ) para TOBOGÃ serão aquelas em que a aeronave estiver:

- a) no GATE PAR, ou seja, entre 6NM e 10NM da cabeceira 16L ou 12;
- b) na altitude de interceptação da rampa – 1800 FT;
- c) alinhada com o eixo de aproximação – 163º ou 120º;
- d) com o trem baixado e travado, checado por TABÁ;
- e) informada por TABÁ dos procedimentos de aproximação perdida, de falha de comunicações, da razão de descida recomendada na aproximação final e DA; e
- f) detectada positivamente pelo PAR, sendo compulsório o contato RADAR em elevação e azimute.

NOTA 1: Antes de transferir a aeronave, o 3º/1º GCC deverá informar velocidade, proa e razão de descida recomendada na aproximação final para TOBOGÃ.

NOTA 2: Na impossibilidade técnica do 3º/1º GCC efetuar o controle da aeronave entre 15NM do ponto de toque e o GATE PAR, o serviço deverá ser prestado pelo APP SBXT, com as condições listadas nas alíneas “a” até “f” deste Item.

7.5 VOO COM ÓCULOS DE VISÃO NOTURNA

Quando Esquadrões visitantes estiverem operando na Base Aérea de Natal e necessitarem realizar voos com óculos de visão noturna, o setor de operações dos respectivos esquadrões deverão efetuar as coordenações prévias com o APP SBXT, a TWR SBNT, o 3º/1º GCC e o COpM-3, no que couber.

8 FRASEOLOGIA

Conforme MCA 100-16 e ICA 100-19, ou outra específica e publicada pelo DECEA.

9 PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS E MEIOS DE COMUNICAÇÕES

9.1 MEIOS DE COMUNICAÇÕES ENTRE O 3º/1º GCC, COpM-3, OPO-NT, APP SBXT E TWR SBNT

Os meios de comunicações a serem utilizados para as coordenações deverão seguir a seguinte prioridade: TF-1, TF-2, TF-3 e TF-4, conforme o caso. O ramal para contato com o 3º/1º GCC é o 7569.

9.2 MEIOS DE COMUNICAÇÕES ENTRE AS AERONAVES NA CIRCULAÇÃO OPERACIONAL MILITAR E OS ÓRGÃOS DE CONTROLE

Os meios de comunicações a serem utilizados pelas aeronaves enquadradas na Circulação Operacional Militar com o APP SBXT/TWR SBNT e com o 3º/1º GCC/COpM-3 serão os canais em V/UHF específicos utilizados pelo APP SBXT/TWR SBNT e os de uso confidencial utilizados pelo 3º/1º GCC e COPM3 (G34, G35, G37, G130, G131, G132 e G133).

9.3 CIRCUITOS DE NAVEGAÇÃO

9.3.1 CIRCUITOS JOKER E RUMBA

Para a realização das missões previstas na fase de navegação por contato do 2º/5º GAV e 1º/5º GAV, pontos de controle e perfis previamente definidos e coordenados pela Subseção de Navegação são utilizados para facilitar e padronizar o planejamento dessas missões. Estes circuitos variam do CKT 1 ao CKT 6, de acordo com o perfil e o setor em que foram concebidos.

9.3.1.1 Portões de Saída (S1, S2 e S3)

Os portões de Saída são os primeiros pontos de controle dos circuitos de navegação e, por geralmente se encontrarem próximos à Terminal (TMA SBXT), possuem parâmetros de altitude e velocidade a serem respeitados no deslocamento e sobrevoo dos mesmos. Esses pontos são os S1 (S 05° 41.83' / W 035° 11.66'), S2 (S 06° 06.92' / W 035° 13.97') e S3 (S 05° 53.36' / W 035° 29.44'), de acordo com o setor em que foram concebidos. Os parâmetros previstos para deslocamento e sobrevoo desses pontos serão 1.200 FT de altitude e velocidade de 210 GS para os A-29 e 160 GS para os C-95.

9.3.1.2 Portões de Entrada (E1 e E2)

Os Portões de Entrada são os pontos de término da navegação e, assim como os Portões de Saída, possuem parâmetros de altitude e sobrevoo dos mesmos. Esses pontos são os E1 (S 06° 07.36' / W 035° 28.42') e E2 (S 06° 10.89' / W 035° 05.40'), de acordo com o setor em que foram concebidos.

9.3.1.3 Quando proveniente de navegação à baixa altura, o piloto deve se planejar para atingir o Portão de Entrada (E1 ou E2) a 2.000 FT de altitude (esta subida deverá ser executada com velocidade de 210 GS para os A-29 e 160 GS para os C-95), efetuando contato com os órgãos

ATC. Caso não obtenha contatos com o 3º/1º GCC, COpM-3 ou APP SBXT até 25NM do VOR NTL, deverá efetuar espera visual nos respectivos Portões de Entrada e realizar novas chamadas. O insucesso nas tentativas de contato implicará na realização dos procedimentos contidos no item **5.1.1.3** desta CAOp.

10 EXERCÍCIOS NAS ÁREAS DE TREINAMENTO

Os treinamentos realizados nas áreas de instrução (conforme Item **1.3.1**), ou em uma parte definida da CTR-SBXT ou TMA SBXT que não se enquadrem no objeto desta CAOp, receberão os serviços de controle de tráfego aéreo, informação de voo e de alerta por parte do APP SBXT/TWR SBNT, conforme previsto na regulamentação vigente, nos Modelos Operacionais e nos Manuais Operacionais dos órgãos, de acordo com os padrões de exercícios aéreos previstos pelas UAE.

11 PROCEDIMENTOS PARA DIVULGAÇÃO

11.1 Compete ao Chefe do COpM-3 orientar os ATCO deste órgão quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.2 Compete ao Chefe do APP SBXT e da TWR SBNT orientar os ATCO destes órgãos quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.3 Compete ao Chefe da SCOAM-NT orientar os Oficiais que concorrem à escala de OPO quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.4 Compete ao Comandante do 3º/1º GCC orientar os ATCO que concorrem à escala operacional do órgão quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.5 Compete ao S3 do 2º/5º GAV orientar os aeronavegantes e equipes de apoio do Esquadrão quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.6 Compete ao S3 do 1º/5º GAV orientar os aeronavegantes e equipes de apoio do Esquadrão quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.7 Compete ao S3 do 1º/11º GAV orientar os aeronavegantes e equipes de apoio do Esquadrão quanto ao conteúdo desse Acordo e suas possíveis alterações.

11.8 Esta CAOp deverá ser disponibilizada para consulta de todos os aeronavegantes do 1º/5º GAV, 2º/5º GAV e 1º/11º GAV, integrantes da SCOAM-NT, Oficiais de Operações e Oficiais de Permanência Operacional da BANT, controladores do APP SBXT, da TWR SBNT e do 3º/1º GCC, de maneira ostensiva e irrestrita.

12 DISPOSIÇÕES FINAIS

12.1 Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham, quando necessário, às normas e os procedimentos estabelecidos pelo DECEA, nos documentos pertinentes.

12.2 Esta CAOp deverá ser objeto de nova apreciação assim que forem percebidas modificações nas regulamentações ou procedimentos em vigor.

12.3 Esta Carta de Acordo Operacional será assinada pelas partes interessadas abaixo ou pelos seus respectivos representantes.

12.4 Os procedimentos estabelecidos nessa CAOp não dispensam o cumprimento das demais disposições e legislações em vigor, as normas e os procedimentos estabelecidos pelo DECEA.

12.5 Dentro das possibilidades serão prestados os mesmos serviços aos Esquadrões que visitam a Base Aérea de Natal com realização de exercícios militares.

12.6 Esta Carta de Acordo Operacional foi revisada e, em seguida, publicada no Boletim Reservado do CINDACTA III nº____, de ____/____/____, passando a vigorar em ____/____/____.

13 ASSINATURAS DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

Parnamirim/RN, ____ de _____ de 2015.

LUIZ ANGELO DE ANDRADE PINHEIRO BORGES Maj Av
S3 do 2º/5º GAV

IVAN PEDRO LEAL SILVA Maj Av
S3 do 1º/5º GAV

VICTOR STÉFANO GUILHERME DE OLIVEIRA Maj Av
S3 do 1º/11º GAV

ANTONIO MAERTON DE MEDEIROS LOPES Maj Esp CTA
Chefe da SCOAM-NT

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

ADRIANO GERALDO GONÇALVES PEREIRA Cap Av
S-3 do 3º/1º GCC

LACORDAIRE ESTEVES SARAIVA 1º Ten Esp Aer CTA
Chefe do COpM-3