

PADRONIZAÇÃO DO CONTROLE NA TERMINAL ARACAJÚ

Versão 1.0

Autor: Vinicius Costa

Revisão: Anderson Lemos

Em caso de dúvidas, críticas, sugestões ou para reportar algum erro, envie uma mensagem privada (MP) para o usuário “galaxrj” do Fórum da VATSIM Brasil.

1. Aeroporto Santa Maria (SBAR/AJU)

1.1 Pista

11/29 → 2200m X 45m (Asph)

1.2 Operações de Solo

As operações de solo deste aeródromo são controladas pelo controle da TMA, para tanto, as autorizações de plano de vôo (PV) devem seguir as seguintes padronizações:

- **Definição da saída:**

O controlador deve-se basear na aerovia inicial para definir qual a saída que será permitida para cada aeronave. Abaixo é indicada uma tabela com as saídas padrões definidas pela pista em uso.

AEROVIA	PISTA	SAIDA (SID)	1ª Curva
G677 Sul	11	Conde 1 Isama tr CONDE	direita
G677 Norte	11	Dendo 1 Kidol tr DENDO	esquerda
DCT PAF	11	Paulo Afonso	esquerda
DCT PTL	11	Ugtor	direita
DCT AGN	11	Alagoinhas Edsar	direita
UW58 Sul	11	Nicar Isama tr NICAR	direita
UW58 Norte	11	Orago Kidol tr ORAGO	esquerda
G677 Sul	29	Conde 1 Isama tr CONDE	esquerda
G677 Norte	29	Dendo 1 Kidol tr DENDO	direita
DCT PAF	29	Paulo Afonso	direita
DCT PTL	29	Ugtor	esquerda
DCT AGN	29	Alagoinhas Edsar	esquerda
UW58 Sul	29	Nicar Isama tr NICAR	esquerda
UW58 Norte	29	Orago Kidol tr ORAGO	direita

Abaixo é indicada uma tabela com os principais destinos, suas respectivas rotas usuais e a indicação do nível de cruzeiro (par/ímpar) de vôos partindo de Aracajú:

DESTINO	ROTA	FL
SBRJ (Santos Dumont)	UW58 SVD UZ14 CRATE UZ14 EVNOL UZ14 TOKIM UA317	PAR
SBGL (Galeão)	UW58 SVD UZ14 CRATE UZ14 EVNOL UZ14 TOKIM UA317	PAR
SBGR (Guarulhos)	UW58 SAGAZ UW58 PCL UW58 SVD UW50 EUDES UW50 VTR UW50	PAR
SBRF (Recife)	G677 UW58	ÍMPAR
SBSV (Salvador)	G677	PAR
SBBR (Brasília)	UW58 SVD UZ17 APINO UZ17	PAR
SBMO (Maceió)	G677	ÍMPAR

Após a leitura das tabelas, podemos verificar que todas essas informações são fundamentais para uma aprovação correta do Plano de vôo. Lembrando que sempre o controlador deve coordenar com os órgãos a ele superiores (caso haja) as saídas, não podemos nos esquecer que no ambiente virtual VATSIM os códigos transponder que no real são atribuídos pelo Centro geralmente são atribuídos pelo próprio controlador da TMA. Não se esqueça de ler a apostila correspondente a esse assunto, pois é de suma importância para uma operação correta e segura.

- **Fraseologia correta na autorização do PV**

Como todos sabem, uma das questões mais fundamentais no controle de tráfego aéreo é a fraseologia. Leia sempre a apostila referente a esse assunto e nunca deixe de escutar as transmissões ao vivo online de diversos aeroportos e terminais do Brasil e do mundo. (Para maiores informações, acesse o fórum da VATSIM Brasil).

Agora, observe na próxima pagina um exemplo de uma autorização de PV:

Aeronave: “Controle Aracajú, boa noite, WEB5598 requer autorização para Salvador no FL200”

Controle: “WEB5598, controle Aracajú, boa noite. Está autorizado para Salvador FL200 via G677, decola da pista 11 com primeira curva à direita, saída Conde 1, transponder 5720. Coteje.”

Aeronave: “WEB5598 está autorizado para Salvador FL200 via G677, decola da pista 11 com primeira curva à direita, saída Conde 1, transponder 5720.”

Controle: “WEB5598, cotejamento correto. Chame para acionamento e pushback.”

Aeronave: “Ciente chamará para push e acionamento”.

Lembrando que é fundamental seguir esses padrões para voo IFR:

- 1) Callsign
- 2) Destino
- 3) Nível de voo
- 4) Aerovia
- 5) Pista
- 6) 1ª Curva
- 7) Saída e transição
- 8) Frequência do controle de saída
- 9) Transponder

O controle da TMA também é responsável por toda movimentação no pátio do aeroporto. Não esqueça de sequenciar as aeronaves em taxiamento para a decolagem por saída, ou seja, ao colocar duas aeronaves com mesma saída e transição na sequência de decolagem observe o nível e velocidade obedecendo o tempo de separação para aeronaves que saem conforme ICA 100-12.

Antes de prosseguir, analise a carta ADC de Aracajú através desse link:

http://www.aisweb.aer.mil.br/aisweb_files/cartas/adc/sbar_adc.pdf

- **Aeronaves partindo**

Para aeronaves saindo de Aracajú, os seguintes “caminhos” são sugeridos para uma operação mais real e segura:

Pista	Pátio de saída	"Caminho"
11	Term. Passageiros	Pátio A Backtrack
29	Term. Passageiros	Pátio A Backtrack

- **Aeronaves chegando**

Para aeronaves que acabaram de pousar, os seguintes “caminhos” são sugeridos:

Pista	Pátio de Destino	"Caminho"
11	Term. Passageiros 1	Backtrack A Pátio
29	Term. Passageiros 1	Backtrack A Pátio

Fique sempre atento a movimentação de todas as aeronaves, tanto em pushback quanto em táxi e principalmente as que efetuarão backtrack na pista. Evitando, assim, uma colisão.

Exemplos:

Controle: “WEB5598 autorizado taxi via Pátio e A ao ponto de espera da pista 11, reporte no mesmo.”

Controle: “WEB5598, autorizado backtrack e taxi via A e Pátio para o terminal de passageiros”

1.3 Operações de Torre

O vento em Aracajú geralmente indica a pista em uso como sendo a 11.

→ 11 para decolagens e pousos (padrão)

→ 29 para decolagens e pousos

Como o vento raramente está a favor das operações na pista 29, então na maioria das vezes Aracajú opera padrão.

Após a decolagem, o controlador deve sempre confirmar o horário de decolagem da aeronave.

Exemplos:

Controle: “WEB5598 autorizada a decolagem pista 11, vento de 080 graus com 9 nós”

Controle: “WEB5598 decolado aos 47, contato radar na decolagem, livre subida ao nível de cruzeiro, sob vigilância.”

Controle: “TAM9603 autorizado o pouso pista 11, vento de 080 graus com 9 nós”.

Controle: “TAM9603 solo aos 23, livre backtrack. Chame para táxi ao terminal de passageiros”.

2 Controle Aracajú

2.1 Frequência:

Conforme o POF da VATSIM, a seguinte frequência fica padronizada:

Controle Aracajú: 120.30

2.2 Como definir os procedimentos de pouso na TMA Aracajú?

Quando a pista em uso for a 11, utiliza-se preferencialmente o procedimento de descida e pouso por VOR/DME. O procedimento a ser escolhido dependerá da proa de aproximação da aeronave. Caso esta esteja utilizando a G677 ou UW58 deve-se utilizar o procedimento VOR/DME Y (arco DME), caso contrário utiliza-se o procedimento VOR/DME Z.

Como estamos tratando de ambiente virtual, nada impede que ocorra uma combinação entre piloto e ATC para utilização de qualquer outro procedimento de pouso disponível (NDB ou RNAV).

Quando a pista em uso for a 29, utiliza-se preferencialmente o procedimento por VOR.

Em todos os procedimentos o controlador poderá fazer uso da vetoração radar para facilitar a organização do espaço aéreo e/ou agilizar o procedimento de pouso.

2.3 Handoff's

- Para o Controle Maceió → Em DENDO
- Para o Controle Salvador → Em CONDE ou NICAR
- Para o Centro Recife → Quando a aeronave atingir o limite superior da TMA que é FL145.

2.4 Coordenação entre TMA's

Na inexistência de controlador no Centro Recife, pode-se criar uma coordenação entre os controladores das TMA's de Aracajú, Maceió e Salvador. Desta forma, as aeronaves que efetuarão seus vôos entre estas TMA's receberão os serviços de seus controladores. Os HO's devem ser efetuados conforme descrito no item 2.3.

Lembro que este procedimento só é valido no virtual, onde nem sempre podemos encontrar controladores em todas as posições.

2.5 Outros Aeródromos

A TMA Aracajú possui outros aeródromos de pequeno porte. Abaixo são listados os mais utilizados:

ICAO	Aeródromo	Pista	Comprimento	Coordenadas
SNAU	Aeroclube de Aracajú	14 x 32	970x50 (Piç)	10 54 12S 037 04 59W
SNOP	Propriá	12 x 30	1200x30 (Asph)	10 16 02S 036 50 01W

2.6 Vôos VFR

Por ser uma cidade litorânea, a TMA possui diversos vôos panorâmicos por suas praias e para Maceió e Salvador.

Para retorno a SBAR deve-se utilizar as entradas padrões para o CTV conforme a carta VAC indica.

Note que a carta VAC indica circuito de tráfego visual padrão, ou seja, com curvas a esquerda, quando utilizando a pista 11 ou 29.

3. Links Úteis

→ VATSIM Internacional (<http://www.vatsim.net>)

A maior rede de voo online do mundo.

→ VATSIM Brasil (<http://www.vatsim.com.br>)

A divisão brasileira da VATSIM

→ AISWEB (<http://www.aisweb.aer.mil.br/aisweb/>)

Nesse site oficial do governo brasileiro, são encontradas cartas para todos os aeroportos brasileiros, cartas de rota, NOTAM's vigentes e muito mais. Vale a pena salvar nos favoritos!

→ CGNA (http://www.cgna.gov.br/rpl/rpl_atual.htm)

Nesse site, também oficial, são encontrados os planos de voo da grande maioria dos vôos domésticos das Empresas Aéreas nacionais.

É a melhor fonte para montar o plano para o seu próximo voo!

→ ITOI (<http://www.itoi.com.br>)

ITOI é uma empresa que fornece escutas ao vivo dos seguintes aeroportos:

- Torre Galeão / Controle Rio (alguns setores – somente 120.55 e 128.9)
- Solo / Torre Guarulhos
- Solo / Torre Porto Alegre
- Belém