

O QUE MUDA NA TERMINAL SÃO PAULO A PARTIR DE 20 DE MAIO

A AIC N 20/21 está em vigor desde 20 de maio, acompanhando o início da operação da Terminal São Paulo Neo e para entender as generalidades e mudanças específicas que dizem respeito à operação de helicópteros na região, importante destacar alguns pontos gerais:

1. A Terminal São Paulo mudou de formato. Os limites laterais da TMA SP 1 foram estendidos tanto para o setor Oeste, contendo agora aeródromos como Boituva, Tietê e Fazenda Bonanza, quanto para o setor nordeste, onde abarcou cidades como Socorro e Lindoia, por exemplo.

Fique atento, portanto, à mudança destes limites, das coordenadas de alguns dos fixos de entrada e à criação de novos fixos.

2. Vale lembrar que, ainda que o limite vertical inferior da TMA SP 1 seja de 5500 pés, o voo VFR em espaço aéreo não controlado é expressamente proibido acima de 5000 pés, exceto nas REAs onde altitudes superiores estiverem descritas.

O uso dos faróis de pouso e táxi em voo deixa de ser obrigatório e passa a ser recomendado. É uma boa prática mantê-los ligados constantemente pelo menos no período noturno.

3. A nova AIC também esclareceu um ponto que gerava dúvidas em muitos pilotos: em aeródromos onde não houver FCA específica ou órgão ATS a frequência a ser utilizada no circuito de tráfego deve ser a da FCA do setor correspondente (FCA Norte, Sul ou Litoral).

REHs - O QUE MUDOU NAS ROTAS ESPECIAIS DE HELICÓPTEROS, A COMEÇAR PELAS ROTAS CONTIDAS NA CTR SÃO PAULO:

1. As seguintes Rotas se tornaram mão dupla em toda a extensão:
 - Rota Pinheiros
 - Rota Estádio
 - Rota Congonhas

Isto não quer dizer, porém, que elas funcionarão em ambos os sentidos o tempo todo. O Controle Helicópteros definirá o sentido de funcionamento de cada rota de acordo com a pista em uso em Congonhas e volume de tráfego, portanto fique atento às autorizações daquele órgão.

2. Outra novidade é que a Rota ESPRAIADA ganhou mais 100 pés de altitude, ficando agora entre 3300 e 3400 pés.

É importante também lembrar que todas as Rotas são Classe Delta onde o controle de tráfego aéreo é prestado, exige-se autorização prévia ao ingresso e não é provida a separação entre aeronaves voando VFR.

FORA DA CTR SÃO PAULO TAMBÉM HOUVE MODIFICAÇÕES, COMEÇANDO PELO SETOR OESTE DA TERMINAL:

1. A Rota CASTELO não segue mais até Araçariguama – tráfegos deverão seguir pela nova Rota TIETÊ até CABREÚVA, ou então pela também Rota RAPOSO que segue o eixo da rodovia Raposo Tavares desde o Rodoanel até a cidade de Araçoiaba da Serra. O motivo destas mudanças é a FIZ Catarina, que agora consta na Carta dos Corredores Visuais, e há apenas dois portões de ingresso naquela área: CABREÚVA, ao norte, e MAILASQUI, ao sul.
2. Ainda falando da nova Rota RAPOSO, ela descomplica e possibilita o cruzamento da ATZ Sorocaba sem necessidade de autorização, apenas mantendo-se a escuta da Torre. Também por ela cruza-se a FIZ Catarina pelo seu setor sul mantendo auto-coordenação na FCA Norte.
3. No setor leste da Terminal destacamos que a CTR Guarulhos foi estendida ao sul, e como consequência a Rota SENNA deixa de existir entre as posições DUMONT e GM. Assim, a Rota ECOLÓGICO deverá ser utilizada apenas para acesso ao aeroporto de Guarulhos, enquanto todo o restante dos tráfegos com destino ao Vale do Paraíba e Serra da Mantiqueira deve seguir pelas Rotas RADIAL e SUZANO.
4. Já na Rota MARTE foi criada a posição BRÁS, eliminando a necessidade de ir até o viaduto ALCANTARA MACHADO para quem seguirá na rota RADIAL.

Nessa região também vale a pena falarmos das **novas peculiaridades da ATZ Marte e os portões de acesso:**

1. O circuito de tráfego de helicópteros subiu de 3100 pés para agora 3300'. Assim como Jundiaí, Marte agora tem portões reversíveis de acordo com a pista em uso. As saídas pelas REAs agora seguem trajetórias definidas que constam da VAC, enquanto as chegadas também possuem trajetórias detalhadas na AIC e na carta dos corredores visuais.
2. Um pouco mais ao norte, Jundiaí agora tem uma CTR, e helicópteros na Rota JUNDIAI agora devem monitorar a frequência da Torre desde a posição TREVO ANHANGUERA BANDEIRANTES até o TREVO VINHEDO, com atenção especial ao novo procedimento IFR de aproximação para a pista 18 que cruza por cima da Rota.

IFR - O QUE MUDA?

1. A circulação instrumentos na Terminal São Paulo foi toda redesenhada de dentro para fora, ou seja, os procedimentos de chegada, aproximação e saída foram otimizados e as aerovias que alimentam a Terminal foram então realinhadas.
2. O aeroporto de maior prioridade e que percebeu a maior parte das mudanças foi Guarulhos, onde as chegadas agora acontecem por três setores diferentes e se juntam no sistema point-merge, criando trajetórias em forma de arco que facilitam o sequenciamento.
3. As aeronaves de baixa performance, como os helicópteros, não voarão as novas chegadas e serão vetoradas até o fixo inicial de aproximação (ou IAF) do procedimento em uso. É importante familiarizar-se com as novas aerovias e procedimentos, pois os fixos e trajetórias mudaram bastante.

4. Outros aeroportos, como Congonhas e Campinas, também tiveram mudanças nos procedimentos IFR e recomendamos a revisão das cartas para conhecimento.

Para quem está convertendo para instrumentos com destino a um dos aeroportos da terminal a recomendação é de seguir até as proximidades do fixo inicial de aproximação do procedimento em uso, chamar a frequência do Controle Visual e solicitar a mudança de regras e ascensão. Se isto não for possível a mudança de regras deve ser solicitada em qualquer outro ponto, sempre sujeito ao tráfego.

Outra novidade que já mencionamos aqui são os novos procedimentos de aproximação IFR em Jundiaí, que também passam a vigorar em 20 de Maio. Estes procedimentos são apenas para a pista 18 e serão selecionados com base na pista em uso em Campinas no momento.

RECOMENDAÇÃO IMPORTANTE:

Elencamos aqui algumas das novidades mais relevantes para a operação de helicópteros, mas outros espaços aéreos foram alterados, REAs tiveram altitudes modificadas, foram estendidas ou eliminadas.

Por isso, importante a **leitura completa da AIC-N 20/21**, dos **NOTAMs** e da **revisão das cartas dos corredores visuais já disponíveis no site AISWEB**.

Bons voos a você e qualquer dúvida, contate-nos via WhatsApp ou no e-mail:
diretoria@abraphe.org.br

Lista de Leitura complementar recomendada:

AIC-N 20/21 <https://publicacoes.decea.mil.br/api//storage/uploads/files/1621545083-aic-n20-21-circulacao-vfr-integrada-nas-tma-sp-tma-rj-e-vale-do-paraiba.pdf>

AIC-N 16/21 <https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/aic-n-1621>

CARTA DE CORREDORES VISUAIS REH TMA-SP E VALE DO PARAÍBA

[https://aisweb.decea.mil.br/cartas/visuais/rea/CCV_REH_TMA-SP e VALE DO PARA%84DBA.pdf](https://aisweb.decea.mil.br/cartas/visuais/rea/CCV_REH_TMA-SP_e_VALE_DO_PARA%C3%84DBA.pdf)

CARTA DE CORREDORES VISUAIS REH TMA-SP2

https://aisweb.decea.mil.br/cartas/visuais/reh/CCV_REH_TMA-SP_2.pdf

CARTA DE CORRETORES VISUAIS REA TMA-SP2

https://aisweb.decea.mil.br/cartas/visuais/rea/CCV_REA_TMA-SP_2.pdf