**CARTA DE**

**ACORDO OPERACIONAL**

|  |
| --- |
| **ENTRE A TWR (DTCEA)E O****AEROPORTO \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** |

20XX

**SUMÁRIO**

1. **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**
	1. FINALIZADE
	2. ÂMBITO
	3. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS
2. **PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ACORDADOS**
	1. PREVENÇÃO DE INCURSÃO EM PISTA
	2. COORDENAÇÃO EM CASO DE INCURSÃO EM PISTA
	3. EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA
	4. OPERAÇÃO EM BAIXA VISIBILIDADE

(Caso aplicável ao aeródromo)

* 1. CONTROLE DE PÁTIO

(Caso haja responsáveis distintos para pátio de aeronaves e área de manobras)

* 1. USO COMPARTILHADO DA ÁREA DE MOVIMENTO POR AERONAVES MILITARES

(Caso aplicável ao aeródromo)

**NOTA:**

**Podem ser incluídos outros procedimentos operacionais, conforme as particularidades do aeroporto.**

1. **PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA OPERACIONAL**
2. **PROCEDIMENTO PARA REVISÃO, SUSPENSÃO OU CANCELAMENTO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL**
3. **PROCEDIMENTO PARA DIVULGAÇÃO**
4. **DISPOSIÇÕES FINAIS**
5. **ANEXOS**

# DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

# Finalidade

**ATENÇÃO!**

**Este modelo tem caráter exemplificativo, servindo para orientar sobre o que é aconselhável conter na Carta de Acordo Operacional firmado entre operador de aeródromo e órgão de controle de tráfego aéreo. Os tópicos sublinhados no Sumário do documento (Procedimentos para Prevenção de Incursão em pista, Emergência Aeroportuária, Operação em baixa visibilidade, Controle de Pátio, Uso compartilhado da área de movimento por aeronaves militares e Contingência Operacional) referem-se aos conteúdos mínimos indicados em regulamentação específica da Agência (IS 153.001), que devem ser incluídos no documento, quando aplicável à realidade do Aeroporto. Os textos contidos em caixas azuis são orientações adicionais e os textos grifados em amarelo referem-se a exemplos, que devem ser substituídos com nomes/números/siglas/datas específicos do Aeroporto.**

A presente Carta de Acordo Operacional tem por finalidade estabelecer e padronizar procedimentos de coordenação entre a Torre de Controle (TWR) e o operador do Aeroporto \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, para um fluxo ordenado de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento. .

# Âmbito

Torre de Controle TWR-XX, Gerência de Operações, Gerência de Segurança Operacional, Gerência de Manutenção e Gerência de Segurança do Aeroporto\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

# Definições e Abreviaturas

* + 1. **Abreviaturas**

ACFT – Aeronave

AD – Aeródromo

ASSIPACEA – Assessoria de Investigação e Prevenção de Acidente do Controle do Espaço Aéreo

ATCO – Controlador de Tráfego Aéreo

ATS – Serviço de Tráfego Aéreo

ATC – Controle de Tráfego Aéreo

CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

CH – Canal de Comunicação

CLR – Autorização

DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo

EPTA – Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo

OACI – Organização de Aviação Civil Internacional

PSNA – Provedor de Serviços de Navegação Aérea

SCI – Serviço de Combate a Incêndio

SIPACEA - Seção de Investigação e Prevenção de Acidente do Controle do Espaço Aéreo

TWR – Torre de Controle de Aeródromo

UHF – Frequência Ultra Alta.

VMC – Condições Meteorológicas para voo Visual (*Visual Meteorological Conditions*)

* + 1. **Definições**

ÁREA DE MANOBRAS

Parte do aeródromo destinado ao pouso, decolagem e táxi das aeronaves excluídos os pátios (ICA 100-12).

ÁREA DE MOVIMENTO

Parte do aeródromo destinada ao pouso e decolagem, táxi de aeronaves e está integrada pela área de manobras e pátios (ICA 100-12).

ÁREA PROTEGIDA

É a área que compreende a pista de pouso e decolagem, a *stopway*, o comprimento da faixa de pista, a área em ambos os lados da pista de pouso e decolagem delimitada pela distância estabelecida pelo RBAC nº 154 para a posição de espera da referida pista, a área de segurança de fim de pista (RESA) e, se existente, a zona desimpedida (*clearway*). (RBAC 153.1 (7))

INCURSÃO EM PISTA

 Toda ocorrência em aeródromo constituída pela presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma superfície designada para o pouso ou para a decolagem de uma aeronave (RBAC 153.1 (31)).

# PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ACORDADOS

# Prevenção de Incursão em Pista

**NOTA:**

**Deve-se buscar o detalhamento necessário para que todos os interessados possam ter plena ciência das responsabilidades envolvidas.**

Exemplo de redação:

* + 1. *Segundo as normas vigentes, incursão em pista é toda ocorrência em aeródromo constituída pela presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso ou decolagem de uma aeronave. Portanto, incursão em pista ocorre somente na área protegida de uma pista de pouso e decolagem em uso.*
		2. *Embora a presença de animais, pássaros e objetos não se constitua em incursão em pista, os órgãos ATS devem registrá-la com o objetivo de subsidiar os órgãos do operador de aeródromo na implementação de medidas corretivas necessárias ao aperfeiçoamento da segurança operacional nos aeródromos brasileiros, bem como reportá-la ao Portal Único disponível no site da Anac.*
		3. *A Figura 1 mostra o croqui da(s) área(s) protegida(s) da(s) pista(s) do Aeroporto de \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.*

**

**Figura 1 – Área protegida da pista de pouso e decolagem**

(substitua a figura acima pelo croqui da(s) área(s) protegida(s) da(s) pista(s) do aeroporto, que pode ser elaborado com auxílio de imagem do Google Earth)

* + 1. *Durante as condições IMC em que o ILS estiver sendo utilizado, as áreas críticas dos ILS também fazem parte da área protegida.*
		2. *Os limites da área protegida da pista de SBXX está demarcado nas áreas gramadas em ambos os lados e na extremidade por referenciais. Em alguns locais por estacas brancas, e em outros, pela vala de drenagem.*
		3. *Com a finalidade de coibir o acesso indevido de pessoas, veículos ou animais, a Gerência de Operações de SBXX deverá zelar para que a área patrimonial do aeroporto esteja com os acessos controlados, as barreiras de proteção física, como as placas e cartazes de advertência, apropriadamente distribuídas nas áreas restritas em todo o perímetro patrimonial do aeroporto e que a cerca de proteção seja inspecionada, rotineiramente, durante os turnos de trabalho, pelo fiscal de pátio.*
		4. *Qualquer situação anormal relacionada com acesso indevido de pessoas, veículos ou animais que possa trazer risco à operação deverá ser comunicada imediatamente à TWR, via rádio (Canal \_\_\_), ou via telefone, para que o órgão ATC possa adotar as medidas necessárias, alertando às aeronaves em operação no aeródromo. Adicionalmente, os dados deverão ser encaminhados por e-mail ao Órgão ATC, para auxiliar na análise da ocorrência.*
		5. *Para evitar incidentes causados pelo ingresso de animais na área de manobras, a TWR, ao constatar ou tomar conhecimento da presença de animais na pista, deverá imediatamente comunicar o fato ao COA no Canal \_\_\_, para as providências necessárias. A ocorrência deverá ser registrada no Livro de Registro de Ocorrências (LRO) da TWR e do operador de SBXX.*
* ***Comunicação com TWR***
	+ 1. *Somente pessoal devidamente treinado e familiarizado com a operação na área de manobras do SBXX será autorizado a acessar a área de manobras.*
		2. *Todos os veículos ou pessoas que necessitem acessar a área de manobras deverão manter comunicação bilateral no Canal \_\_\_ do rádio UHF do operador do Aeroporto com a TWR.*
		3. *Antes de solicitar autorização para ingresso na área de manobras, o motorista ou pedestre deve verificar se o equipamento rádio está operando normalmente.*
		4. *Enquanto permanecer na área de manobras, o equipamento rádio do veículo e o rádio portátil do condutor deverão permanecer ligados e sintonizados no Canal \_\_\_.*
		5. *Qualquer veículo ou pessoa que não dispuser de equipamento rádio para manter comunicação bilateral com a TWR e que necessite transitar pela área de manobras, somente poderá fazê-lo se for acompanhado por outro veículo ou pessoa equipada com o equipamento rádio em funcionamento.*
		6. *O motorista e o pedestre na área de manobras devem utilizar a fraseologia padrão para as comunicações com a TWR.*
		7. *O motorista e o pedestre na área de manobras, quando desejarem acessar a pista, deverão aguardar antes do limite da área protegida e solicitar autorização à TWR. Estando numa pista de táxi, deve-se aguardar a autorização antes da posição de espera; quando fora de uma pista de táxi, aguardar antes da demarcação da área protegida.*
		8. *Quando uma aeronave estiver taxiando, todos os veículos e pessoas deverão manter-se a uma distância mínima de 50 metros da lateral da pista de táxi.*
		9. *Quando solicitado para livrar a pista, o motorista ou pedestre deverá informar “pista livre” somente quando se encontrar fora da área protegida da pista. No caso de veículo livrando a pista por uma pista de taxi, o reporte deverá ser feito somente após cruzamento da posição de espera.*
		10. *Caso a TWR necessite entrar em contato com um veículo ou pessoa que esteja na área de manobras e não consiga, a TWR deverá solicitar apoio do COA, via rádio, para enviar uma segunda viatura que apoiará no restabelecimento do contato com o veículo.*
		11. *Durante a operação de pouso e decolagem, os veículos e pessoas que estejam na área de manobras devem se manter fora da área protegida da pista. O croqui com os limites da área protegida da(s) pista(s) do Aeroporto de \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ estão na Figura 1 desta Carta de Acordo Operacional.*
		12. *Caso motorista ou pedestre na área de manobras não receba ou não compreenda por completo alguma mensagem da TWR, ele deverá efetuar uma nova chamada e solicitar a repetição da mensagem. Permanecendo a falta de contato ou do entendimento da mensagem na segunda tentativa, ele deve afastar-se da área protegida para realizar novas tentativas.*
		13. *Caso ocorra situação em que exista mais de um veículo ou pessoa na área de manobras e seja necessário que todos livrem a área protegida, a TWR será responsável pelo comando para que todos livrem a pista.*
		14. *Caso o veículo ou pessoa que esteja na área de manobras perca o contato rádio com a TWR, tal veículo ou pessoa deverá afastar-se da área protegida da pista e aguardar a chegada de outro veículo que o conduzirá em contato bilateral com a TWR.*
* ***Atribuições do Operador do Aeroporto para Prevenção de Incursão em Pista***
	+ 1. *Treinar e manter proficientes os motoristas que transitam pela área de manobras, para o uso correto da fraseologia durante as comunicações com a TWR, sobretudo nas autorizações de ingresso em pista de táxi ou na área protegida da pista de pouso e decolagem*
		2. *Exigir o treinamento de prevenção de incursão em pista como requisito para o motorista acessar a área de manobras.*
		3. *Treinar e manter proficientes os motoristas de veículos quanto às posições corretas para cruzamento ou ingresso na pista de táxi, cruzamento ou ingresso na área protegida da pista de pouso e decolagem, as quais somente poderão ser ultrapassadas com autorização da TWR.*
		4. *Orientar os motoristas que veículos não equipados com equipamento rádio para comunicação bilateral com a TWR somente poderão ingressar na área de manobras acompanhados de outro veículo com rádio que permita manter a comunicação com a TWR.*
		5. *Ministrar palestra ao pessoal autorizado a se deslocar na área de manobras, sempre que houver alterações significativas no aeroporto (desvios devido obras, modificações na área, etc.).*
* ***Atribuições do Chefe da TWR para Prevenção de Incursão em Pista***
	+ 1. *Manter os procedimentos atualizados para prevenir a ocorrência de incursão em pista no Aeroporto.*
		2. *Encaminhar à SIPACEA da Organização Regional uma cópia das planilhas de dados sobre incursão em pista no aeródromo, de acordo com as orientações da ICA 81-4.*
		3. *Manter um canal de comunicação com o operador do Aeroporto para veiculação entre os órgãos prestadores de Serviços de Tráfego Aéreo e o setor responsável pela Gerência de Operações do Aeroporto, a fim de permitir a adoção de medidas mitigadoras imediatas que visem corrigir e prevenir situação real ou potencial de incursão em pista.*
		4. *Encaminhar mensalmente ao responsável pelo SGSO do operador do Aeroporto cópia das planilhas de dados sobre incursão em pista e das planilhas de dados sobre presença de animais, pássaros e objetos nas pistas do Aeroporto sempre que houver.*

# Coordenação em Caso de Incursão em Pista

**NOTA:**

**Deve-se buscar o detalhamento necessário para que todos os interessados possam ter plena ciência das responsabilidades envolvidas.**

Exemplo de redação:

* ***Atribuições da TWR em Caso de Incursão em Pista***
	+ 1. *O controlador de tráfego aéreo, em serviço, que constatar ou tomar conhecimento da ocorrência de incursão em pista deverá, imediatamente, comunicar o fato ao Supervisor/Coordenador (ou responsável pela equipe de serviço da TWR) bem como registrar no Livro de Registro de Ocorrências-LRO.*
		2. *O Supervisor/Coordenador (ou responsável pela equipe de serviço da TWR) deverá comunicar à Gerência de Operações do Aeroporto (COA), sempre que constatar ou tomar conhecimento da presença de veículos ou pessoas posicionadas incorretamente nas áreas protegidas das pistas de pouso e decolagem, ficando responsável por preencher a planilha de dados sobre Incursão em Pista (conforme modelo no Anexo B da ICA 81-4).*
		3. *O controlador de tráfego aéreo, em serviço, que constatar ou tomar conhecimento da presença de animais na pista deverá, imediatamente, comunicar o fato ao Supervisor/Coordenador (ou responsável pela equipe de serviço da TWR) bem como registrar no Livro de Registro de Ocorrências-LRO.*
		4. *O Supervisor/Coordenador (ou responsável pela equipe de serviço da TWR) deverá comunicar à Gerência de Operações do Aeroporto (COA) sempre que tomar conhecimento da presença de animais na pista, para as providências decorrentes por parte do operador aeroportuário.*
		5. *O ATCO deverá coordenar com o Encarregado de Pátio (ECO PAPA) a operação de varredura e de desobstrução da pista, quando for o caso, via rádio, e na inoperância deste, via telefonia local.*
		6. *O ATCO deverá coletar as informações necessárias para permitir o posterior preenchimento do formulário “Registro de Ocorrência de Incursão em Pista” (Anexo I) e da planilha do Anexo B da ICA 81-4, nos casos de incursão em pista, e encaminhá-la ao Chefe da TWR (ou outro responsável designado no DTCEA ou EPTA, exemplo: ASSIPACEA).*
		7. *O chefe da TWR deverá analisar as incursões em pista relacionadas à prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo no Aeroporto, implementando as medidas mitigadoras sempre que identificar a contribuição do órgão ATC.*
		8. *O chefe da TWR deverá encaminhar à SIPACEA da Organização Regional uma cópia das planilhas de dados sobre incursão em pista no aeródromo, de acordo com as orientações da ICA 81-4.*
* ***Atribuições do Operador do Aeroporto em Caso de Incursão em Pista***
	+ 1. *O profissional das equipes de serviços operacionais do Aeroporto que observar uma ocorrência de incursão em pista deverá informar, de imediato, à Gerência de Operações do Aeroporto (COA), bem como registrar a ocorrência através de formulário para relatos de aviação civil.*
		2. *A Gerência de Operações do Aeroporto (COA), sempre que constatar ou tomar conhecimento da presença de veículos ou pessoas posicionadas incorretamente nas áreas protegidas das pistas de pouso e decolagem, deverá coletar as informações necessárias (em coordenação com o órgão ATS local) para permitir o posterior registro através do “Formulário para registro de ocorrência de incursão em pista” (Anexo I).*
		3. *O Encarregado de Pátio (ECO PAPA) deverá realizar, em coordenação com a TWR, a operação de varredura e de desobstrução da pista, quando for o caso.*
		4. *Com a participação do Runway Safety Team – RST, a Gerência de Operações do Aeroporto (COA) deverá iniciar processo para identificação dos fatores contribuintes que concorreram para a ocorrência da incursão em pista bem como para determinação das medidas preventivas necessárias para mitigação ou eliminação dos riscos associados.*
* ***Atribuições da SCI do Aeroporto em Caso de Incursão em Pista***
	+ 1. *Em caso de emergência, certificar-se com a TWR qual é a aeronave que se encontra nesta situação e qual a posição da mesma, bem como não ingressar na pista antes que o referido tráfego tenha pousado e a TWR tenha autorizado o ingresso.*
		2. *Proceder a retirada de animais localizados na pista ou próximos a ela, quando acionada pela TWR ou COA, bem como efetuar a vistoria para liberação da pista.*
		- ***Procedimentos para registro das ocorrências de incursão em pista***
		1. *Ao reportar o evento incursão em pista, o agente deverá fornecer o máximo de informações possíveis, de modo a permitir o cálculo da severidade da incursão, que será realizado pelo pessoal da Gerência de Segurança Operacional de SBXX por meio do software ‘Runway Incursion Severity Calculator’ (RISC), recomendado pela OACI, e disponível no endereço:* [*http://www.icao.int/safety/fsix/Documents/Risc\_4.2.zip*](http://www.icao.int/safety/fsix/Documents/Risc_4.2.zip) *.*
		2. *As informações mínimas necessárias para o cálculo da severidade são:*
* *Proximidade entre as aeronaves, aeronave e veículo ou aeronave e pessoa;*
* *Geometria dos sentidos de aproximação entre as aeronaves ou aeronave e veículo;*
* *Ação corretiva ou evasiva;*
* *Condições meteorológicas:*
	+ *Dia/noite;*
	+ *VMC ou IMC;*
	+ *Visibilidade e teto.*
* *Condições da pista de pouso e decolagem:*
	+ *Seca ou molhada.*
		1. *No caso de reporte realizado por funcionário do operador do aeródromo, as informações complementares relativas às condições meteorológicas serão fornecidas pela TWR.*
		2. *A severidade das incursões em pista pode variar segundo a seguinte classificação da Tabela 1 abaixo:*

**Tabela 1 – Classificação da severidade de uma incursão em pista**

****

# Emergência Aeroportuária

**NOTA:**

**Deve-se buscar o detalhamento necessário para que todos os interessados possam ter plena ciência das responsabilidades envolvidas.**

# Operação em Baixa Visibilidade

(Caso aplicável ao aeródromo)

**NOTA:**

**Deve-se buscar o detalhamento necessário para que todos os interessados possam ter plena ciência das responsabilidades envolvidas. Conforme IS 153.001, devem estar abordados os seguintes aspectos:**

**a) medição e divulgação do RVR e de dados meteorológicos;**

**b) definição do momento de início e término das operações em baixa visibilidade;**

**c) especificação da capacidade, expressa em pousos e decolagens por hora, que o aeródromo pode operar em condições de baixa visibilidade;**

**d) procedimentos para as fases de preparação, entrada e término das operações em baixa visibilidade;**

**e) limite das operações de solo somente ao tráfego estritamente necessário.**

**f) operação e manutenção das luzes e do sistema de docagem.**

Exemplo de redação:

* + 1. *Os procedimentos contidos neste item estão focados na redução do risco de incursão em pista, restrição do acesso de pessoas e veículos à área de manobras ao estritamente necessário e garantia de que os auxílios visuais estejam operacionais.*
		2. *O responsável por coordenar as operações em baixa visibilidade é \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.*
		3. *O aeroporto tem capacidade de processamento de \_\_\_\_ pousos e decolagem por hora, a serem realizados somente pela cabeceira \_\_\_\_ da pista de pouso e decolagem \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.*
		4. *Durante a operação em baixa visibilidade não serão realizados pousos e decolagens dos tipos de aeronaves listados a seguir: listar o rol de aeronaves (inserir este parágrafo somente se a operação em baixa visibilidade não comportar algum tipo de operação aérea específica).*
		5. *Para que a operação em baixa visibilidade possa ocorrer, devem estar operacionais os seguintes auxílios: (listar o rol de auxílios)*
		6. *No caso de indisponibilidade de qualquer dos auxílios, os seguintes procedimentos devem ser adotados: (listar o procedimento para cada auxílio listado acima)*
		- ***Preparação e Entrada das Operações em Baixa Visibilidade***
		1. *A Torre de Controle deve comunicar o COA, a SCI, a gerência de operações e a gerência de manutenção de auxílios à navegação aérea e de balizamento sobre a condição de baixa visibilidade;*
		2. *Após a comunicação pela Torre de Controle:*

*• A equipe de manutenção de auxílios à navegação aérea e balizamentos deve realizar a ativação dos auxílios e balizamentos específicos para condição em baixa visibilidade;*

*• A gerência de operações deve realizar a inspeção da área operacional e comunicar aos vigilantes que o acesso a área operacional somente ocorrerá com autorização do encarregado de pátio;*

*• O operador do COA deve informar ao encarregado de tráfego para início dos procedimentos para operações em baixa visibilidade;*

*• A SCI deve ser colocada em prontidão.*

* + 1. *A Torre de Controle atualiza as informações aeronáuticas do aeroporto com a informação que os procedimentos para baixa visibilidade estão em vigor.*
		2. *O operador do COA aciona duas vezes o tom de alerta e transmite a mensagem de início de operações em baixa visibilidade: “ATENÇÃO! O CENTRO DE OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS INFORMA: AEROPORTO OPERANDO EM BAIXA VISIBILIDADE.*
		3. *A gerência de operações posiciona a equipe de fiscais de pátio para intensificar a fiscalização do tráfego de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional somente por credenciados para atuar na condição de baixa visibilidade.*
		- ***Padrões de Movimentação em Solo durante Operação em Baixa Visibilidade***
		1. *Durante a condição de baixa visibilidade, toda a comunicação com a Torre de Controle para acesso à área de manobras deve se dar na seguinte frequência RTF: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*
		2. *Durante a operação em baixa visibilidade, somente veículos e pessoas essenciais às operações deverão ser mantidos na área de movimento. Para tanto, deverão portar credenciamento especial para acesso à área operacional em condição de baixa visibilidade.*
		3. *Os fiscais de pátio designados para atuar em condição de baixa visibilidade devem manter monitoramento constante da área operacional, em especial das vias de serviço e pistas de táxi que dão acesso à pista de pouso e decolagem.*
		4. *Qualquer veículo ou pessoa que não possua a credencial especial para operação em baixa visibilidade deve imediatamente se retirar da área operacional, ou ser retirado pelo fiscal de pátio caso necessário, até que termine tal condição de baixa visibilidade.*
		5. *É expressamente proibida a realização de obra ou serviço de manutenção nas proximidades de sistemas elétricos quando o aeródromo estiver operando em condição de baixa visibilidade, devendo as atividades que estiverem em andamento ser imediatamente suspensas.*

*[Inserir desenhos que delimita a área ao redor dos sistemas elétricos que é proibida a realização de obra ou serviço de manutenção durante operação em baixa visibilidade].*

* + 1. *A seguir são apresentadas as rotas padronizadas para operação em baixa visibilidade:*

*[Inserir desenhos que apresentam as rotas padronizadas].*

* + - ***Término das Operações em Baixa Visibilidade (ações de desativação)***
		1. *Constatada que a condição de visibilidade adequada foi restabelecida, a Torre de Controle deve:*

*1) informar o COA, a SCI, a gerência de operações e a gerência de manutenção do término da condição de baixa visibilidade;*

*2) atualizar as informações aeronáuticas do aeroporto com tal informação.*

* + 1. *O operador do COA aciona duas vezes o tom de alerta e transmite a mensagem de término de operações em baixa visibilidade: “ATENÇÃO! O CENTRO DE OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS INFORMA: TÉRMINO DAS OPERAÇÕES EM BAIXA VISIBILIDADE.”*
		2. *A equipe de manutenção desativa os auxílios e balizamentos específicos para utilização em condição de baixa visibilidade.*
		3. *A gerência de operações comunica aos vigilantes que o acesso a área operacional pode ser autorizado de acordo com os procedimentos para condição de visibilidade normal.*
		4. *A SCI desmobiliza a situação de prontidão.*
		- ***Responsabilidades em Baixa Visibilidade***
		1. *Torre de Controle:*

*• Informar o COA, a SCI, a gerência de operações e a gerência de manutenção do aeroporto quando o RVR atingir valor inferior a 350 m para início das operações em baixa visibilidade;*

*• Informar o início da operação em baixa visibilidade no aeroporto para todo o sistema de aviação civil por meio de informações aeronáuticas;*

*• Acionar os alarmes do radar de solo;*

*• Controlar o acesso e permanência na área de manobras.*

* + 1. *• COA:*

*• Informar a todos os veículos e pessoas que operam no pátio o início operações em baixa visibilidade.*

* + 1. *Gerência de operações:*

*• Inspecionar a área de movimento antes do início da operação em baixa visibilidade;*

*• Restringir a circulação de veículos, equipamentos e pessoas na área de circulação de aeronaves, permitindo a circulação somente por envolvidos nas operações de atendimento de aeronaves e desde que credenciados para o desenvolvimento de suas atividades em operação em baixa visibilidade;*

*• Proibir a presença de pessoas no pátio que não estejam envolvidas nas operações de atendimento de aeronaves.*

* + 1. *Segurança nos portões de acesso:*

*• Permitir o acesso à área operacional somente por pessoas, veículos e equipamentos*

*credenciados para operação em baixa visibilidade.*

* + 1. *Gerência de Manutenção:*

*• Acionar os auxílios e o balizamento a serem utilizados na operação em baixa visibilidade,*

*desligando-os quando a condição de visibilidade voltar à normalidade;*

*• Verificar o correto funcionamento dos sistemas sob sua responsabilidade e informar a*

*condição à Torre de Controle;*

* + 1. *SCI:*

*• Se colocar em prontidão para atendimentos a situações de emergência*

# Controle de Pátio

(Caso haja responsáveis distintos para pátio de aeronaves e área de manobras)

**NOTA:**

**Deve-se buscar o detalhamento necessário para que todos os interessados possam ter plena ciência das responsabilidades envolvidas. Devem estar definidos os seguintes requisitos:**

1. **responsabilidades e procedimentos operacionais cabíveis ao ente responsável pelo gerenciamento do pátio;**
2. **os pontos de transferência (*handover points*) e os procedimento necessários para a transição ordenada da aeronave;**
3. **horários de funcionamento do gerenciamento do pátio.**

# Uso Compartilhado da Área de Movimento por Aeronaves Militares

(Caso aplicável ao aeródromo)

# PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA OPERACIONAL

# PROCEDIMENTO PARA REVISÃO, SUSPENSÃO OU CANCELAMENTO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

# PROCEDIMENTO PARA DIVULGAÇÃO

# DISPOSIÇÕES FINAIS

Exemplo de redação:

* 1. *O operador do Aeroporto proverá treinamento sobre o conteúdo deste acordo para todos os motoristas e pedestres que terão acesso à área de manobras.*
	2. *Parte do treinamento poderá ser ministrado por controlador de tráfego aéreo da TWR para melhor compreensão, por parte do pessoal da Gerência de Operações de SBXX, das necessidades operacionais da TWR e capacitação dos motoristas em fraseologia padrão.*
	3. *Ficam sujeitos ao cumprimento deste acordo operacional os controladores de tráfego aéreo da TWR, os Supervisores, Fiscais de pátio, funcionários da Manutenção, Operações, Meio Ambiente e Segurança do SBXX e funcionários de empresas contratadas (terceirizados), bem como todas as pessoas que necessitam circular nas áreas de manobras ou devam aproximar-se dela, desde que, administrativamente, estejam autorizadas a fazê-lo.*
	4. *Além das situações previstas neste acordo, deverão ser observados os dispositivos estabelecidos na ICA 81-4.*
	5. Este acordo operacional entra em vigor no dia xx de xxxxxx de 20xx e revoga todas as disposições contrárias

# ANEXOS

Anexo I – Formulário de registro de incursão em pista

Local e data.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Comandante do DTCEA ou da TWR Superintendente do Aeroporto

**ANEXO I – FORMULÁRIO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA DE INCURSÃO EM PISTA**

****

****