

CAPÍTULO I

SEÇÃO 1

O ROTAER

1-1 Apresentação

A Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas (ROTAER) é produzida e distribuída pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica e deve ser utilizada pelo pessoal de operações de voo, em complemento à AIP.

O ROTAER tem por finalidade apresentar informações aeronáuticas que propiciem consultas cômodas e rápidas, tanto na fase de planejamento como na realização de um voo.

1-2 Periodicidade

As emendas do ROTAER ocorrem de acordo com o calendário de publicações publicado pelo DECEA.

1-3 Sugestões / Correções

Para remessa de sugestões ou correções a serem publicadas nesta publicação ou em quaisquer outros documentos de informações aeronáuticas, a comunicação entre o usuário e o DECEA pode ser feita utilizando os seguintes meios:

- Correios – Preencher as últimas folhas do ROTAER (impressos destacáveis) e encaminhá-las ao ICA.

Instituto de Cartografia Aeronáutica
Avenida General Justo, 160, Anexo 1 – Rio de Janeiro-RJ
CEP: 20021-130

- Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC-ICA) – Envio de mensagem para o SAC, através do e-mail: Contato: www.aisweb.aer.mil.br/faleconosco ou www.decea.gov.br/contato

Para remessa de sugestões e reclamações relacionadas à assinatura desta publicação, deve-se contatar o Serviço de Atendimento ao Cliente – PAME-RJ (SAC-PAME-RJ), através do e-mail publicacoes@pame.aer.mil.br, ou pelos telefones divulgados na folha de cobertura das Emendas.

1-4 Aquisição

O ROTAER e as demais publicações de informações aeronáuticas, editadas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), podem ser adquiridos pessoalmente, por carta, por telefone ou fax, ou por intermédio do serviço de assinaturas prestado pelo Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro (PAME-RJ), conforme discriminado abaixo:

O serviço de assinatura anual, mantido pelo DECEA, compreende as publicações e suas respectivas atualizações:

- **AIP-BRASIL (Emendas e Suplementos);**
- **ROTAER; e**
- **AIC.**

1-4.1 MODALIDADE DE ASSINATURA

Assinatura Inicial: Compreende todas as publicações atualizadas indicadas no item anterior (não inclui as capas das publicações).

1-4.2 FORMAS DE PAGAMENTO**1-4.2.1 No Brasil**

a) **Por meio de GRU (Guia de Recolhimento Único da União)**, efetuando os seguintes procedimentos:

- Emitir (imprimir) a GRU por meio do site <http://www.stn.fazenda.gov.br>, seguindo o acesso aos "links" **SIAFI, Guia de Recolhimento da União e Impressão da GRU – Simples**, informando os seguintes dados:

Unidade Favorecida – Código 120048;

Unidade Favorecida – Gestão 00001; e

Recolhimento – Código 22048-5.

- **Efetuar pagamento no Banco do Brasil** e, após, enviar o comprovante, via e-mail (digitalizado), fax ou carta registrada, especificando o material adquirido, nome do assinante, CPF/CNPJ, endereço para recebimento e/ou correspondência, e-mail e telefones para contato.

NOTA: O prazo para recebimento é de aproximadamente 15 dias úteis.

b) **Por meio de cheque nominal**, efetuando os seguintes procedimentos:

- Enviar cheque nominal ao Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro – PAME-RJ, especificando o material adquirido, nome do assinante, CPF/CNPJ, endereço para recebimento e/ou correspondência, e-mail e telefones para contato.

Endereço: Rua General Gurjão 4 – Caju – Rio de Janeiro-RJ – CEP 20931-040

NOTA: O prazo para recebimento é de aproximadamente 15 dias úteis.

1-4.2.2 No Exterior**1-4.2.2.1 Com Representante no Território Nacional**

Seguir o procedimento aplicado no Brasil.

1-4.2.2.2 Sem Representante no Território Nacional

Seguir o procedimento aplicado no Brasil referente a cheque nominal.

FAÇA CONTATO COM:

**PARQUE DE MATERIAL DE ELETRÔNICA DA AERONÁUTICA DO RIO DE JANEIRO
SUBDIVISÃO DE ATENDIMENTO AO CLIENTE**

Rua General Gurjão, 4 - Caju

Rio de Janeiro - RJ

CEP: 20931-040

TEL: 55 (21) 2117-7290, 2117-7294, 2117-7295, 2117-7296

E-mail: publicacoes@pame.aer.mil.br

HORÁRIO DE ATENDIMENTO DA SUBDIVISÃO DE ATENDIMENTO AO CLIENTE:**Horário de atendimento telefônico:****- 2ª a 6ª feira, das 7h30 às 16h30****Horário para retirada de pedidos:****- Favor consultar previamente a Subdivisão de Atendimento ao Cliente**

1-5 As Salas AIS dispõem de todas as informações necessárias à aquisição das publicações Aeronáuticas em vigor, bem como o mostruário dos produtos editados pelo DECEA.

NOTA: O ROTAER e as demais publicações do DECEA estarão sempre a disposição dos aeronavegantes nas Salas de Informações Aeronáuticas de Aeródromos (Salas AIS), para consulta.

NOTA: O Comando da Aeronáutica não se responsabiliza pela utilização de cópias ou reproduções, de qualquer natureza, das publicações de informações aeronáuticas, editadas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, principalmente as Cartas de pouso, Cartas de Aeródromo, Cartas de Aproximação e Cartas de Saída constantes do Manual AIP-MAP.

SEÇÃO 2

TABELAS DE CONVERSÃO

1-5 Altimetria

| <i>Pés</i> | <i>Metros</i> | <i>Pés</i> | <i>Metros</i> | <i>Pés</i> | <i>Metros</i> |
|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 500 | 152 | 11500 | 3505 | 25000 | 7620 |
| 1000 | 304 | 12000 | 3657 | 26000 | 7924 |
| 1500 | 457 | 12500 | 3810 | 27000 | 8229 |
| 2000 | 609 | 13000 | 3962 | 28000 | 8534 |
| 2500 | 762 | 13500 | 4114 | 29000 | 8839 |
| 3000 | 914 | 14000 | 4267 | 30000 | 9144 |
| 3500 | 1066 | 14500 | 4419 | 31000 | 9448 |
| 4000 | 1219 | 15000 | 4572 | 32000 | 9754 |
| 4500 | 1371 | 15500 | 4724 | 33000 | 10058 |
| 5000 | 1524 | 16000 | 4876 | 34000 | 10363 |
| 5500 | 1676 | 16500 | 5029 | 35000 | 10668 |
| 6000 | 1828 | 17000 | 5181 | 36000 | 10973 |
| 6500 | 1981 | 17500 | 5334 | 37000 | 11277 |
| 7000 | 2133 | 18000 | 5486 | 38000 | 11582 |
| 7500 | 2286 | 18500 | 5638 | 39000 | 11887 |
| 8000 | 2438 | 19000 | 5791 | 40000 | 12192 |
| 8500 | 2590 | 19500 | 5943 | 41000 | 12496 |
| 9000 | 2743 | 20000 | 6096 | 43000 | 13106 |
| 9500 | 2895 | 21000 | 6400 | 45000 | 13716 |
| 10000 | 3048 | 22000 | 6705 | 47000 | 14325 |
| 10500 | 3200 | 23000 | 7010 | 49000 | 14935 |
| 11000 | 3352 | 24000 | 7315 | 51000 | 15545 |


1-6 Recepção em VHF


| Altura acima da Estação (Em superfície plana) METROS | Distância de recepção KN/NM |
|--|--|
| 150 | 48/26 |
| 300 | 89/48 |
| 900 | 130/70 |
| 1500 | 175/95 |
| 3000 | 240/130 |
| 4500 | 300/161 |
| 6000 | 340/182 |
| 9000 | 410/221 |
| 12000 | 460/250 |

1-7 Massas e Volumes

1 Kg = 2,2046 LB...
 1 LB = 0,4536 Kg
 1 US Gal (Gas 100/130) = 2,65 Kg = 5,84 LB
 1 US Gal (Querosene) = 3,07 Kg = 6,76 LB
 1 LT (Querosene) = 0,80 Kg = 1,76 LB
 1 US Gal (Óleo lubrificante) = 3,4 Kg = 7,5 LB
 1 US Gal = 0,83 Imp Gal = 3,79 Litros
 1 Litro = 0,26 US Gal = 0,22 Imp Gal

1-8 Distâncias

| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> MULTIPlicAR  </div> | PARA OBTER | | |
|--|-------------------|-----------|-----------|
| | M | FT | IN |
| M | 1 | 3,2808 | 39,37 |
| FT | 0,3048 | 1 | 12 |
| IN | 0,0254 | 0,0833 | 1 |

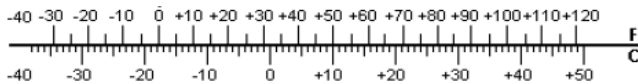
| MULTIPLICAR  | PARA OBTER | | | |
|---|-------------------|-----------|-----------|-----------|
| | KM | NM | SM | FT |
| KM | 1 | 0,5399 | 0,6214 | 3280,8 |
| NM | 1,852 | 1 | 1,151 | 6076 |
| SM | 1,6093 | 0,8689 | 1 | 5280 |

1-9 Pressão atmosférica

| Hecto pascal | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 970 | 28.65 | 28.67 | 28.70 | 28.73 | 28.76 | 28.79 | 28.82 | 28.85 | 28.88 | 28.91 |
| 980 | 28.94 | 28.97 | 29.00 | 29.03 | 29.06 | 29.09 | 29.12 | 29.15 | 29.18 | 29.21 |
| 990 | 29.24 | 29.26 | 29.29 | 29.32 | 29.35 | 29.38 | 29.41 | 29.44 | 29.47 | 29.50 |
| 1000 | 29.53 | 29.56 | 29.59 | 29.62 | 29.65 | 29.68 | 29.71 | 29.74 | 29.77 | 29.80 |
| 1010 | 29.83 | 29.86 | 29.89 | 29.92 | 29.94 | 29.97 | 30.00 | 30.03 | 30.06 | 30.09 |
| 1020 | 30.12 | 30.15 | 30.18 | 30.21 | 30.24 | 30.27 | 30.30 | 30.33 | 30.36 | 30.39 |
| 1030 | 30.42 | 30.45 | 30.48 | 30.51 | 30.53 | 30.56 | 30.59 | 30.62 | 30.65 | 30.68 |

POLEGADAS

1-10 Temperatura (C e F)



1-11 Tabela de correlação entre frequência de LOC e VOR e canal de DME

| FREQ. LOC/VOR | CANAL DO DME | FREQ. LOC/VOR | CANAL DO DME | FREQ. LOC/VOR | CANAL DO DME | FREQ. LOC/VOR | CANAL DO DME |
|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 108.00 | 17X | 110.50 | 42X | 113.00 | 77X | 115.50 | 102X |
| 108.10 | 18X | 110.60 | 43X | 113.10 | 78X | 115.60 | 103X |
| 108.20 | 19X | 110.70 | 44X | 113.20 | 79X | 115.70 | 104X |
| 108.30 | 20X | 110.80 | 45X | 113.30 | 80X | 115.80 | 105X |
| 108.40 | 21X | 110.90 | 46X | 113.40 | 81X | 115.90 | 106X |
| 108.50 | 22X | 111.00 | 47X | 113.50 | 82X | 116.00 | 107X |
| 108.60 | 23X | 111.10 | 48X | 113.60 | 83X | 116.10 | 108X |
| 108.70 | 24X | 111.20 | 49X | 113.70 | 84X | 116.20 | 109X |
| 108.80 | 25X | 111.30 | 50X | 113.80 | 85X | 116.30 | 110X |
| 108.90 | 26X | 111.40 | 51X | 113.90 | 86X | 116.40 | 111X |
| 109.00 | 27X | 111.50 | 52X | 114.00 | 87X | 116.50 | 112X |
| 109.10 | 28X | 111.60 | 53X | 114.10 | 88X | 116.60 | 113X |
| 109.20 | 29X | 111.70 | 54X | 114.20 | 89X | 116.70 | 114X |
| 109.30 | 30X | 111.80 | 55X | 114.30 | 90X | 116.80 | 115X |
| 109.40 | 31X | 111.90 | 56X | 114.40 | 91X | 116.90 | 116X |
| 109.50 | 32X | 112.00 | 57X | 114.50 | 92X | 117.00 | 117X |
| 109.60 | 33X | 112.10 | 58X | 114.60 | 93X | 117.10 | 118X |
| 109.70 | 34X | 112.20 | 59X | 114.70 | 94X | 117.20 | 119X |
| 109.80 | 35X | 112.30 | 70X | 114.80 | 95X | 117.30 | 120X |
| 109.90 | 36X | 112.40 | 71X | 114.90 | 96X | 117.40 | 121X |
| 110.00 | 37X | 112.50 | 72X | 115.00 | 97X | 117.50 | 122X |
| 110.10 | 38X | 112.60 | 73X | 115.10 | 98X | 117.60 | 123X |
| 110.20 | 39X | 112.70 | 74X | 115.20 | 99X | 117.70 | 124X |
| 110.30 | 40X | 112.80 | 75X | 115.30 | 100X | 117.80 | 125X |
| 110.40 | 41X | 112.90 | 76X | 115.40 | 101X | 117.90 | 126X |

SEÇÃO 3

ALFABETO FONÉTICO E CÓDIGO MORSE

| | | |
|-----------|-----------------|-------------|
| A · — | <i>Alfa</i> | 1 · — — — — |
| B — · · · | <i>Bravo</i> | 2 · · — — — |
| C — · · · | <i>Charlie</i> | 3 · · · — — |
| D — · · | <i>Delta</i> | 4 · · · · — |
| E · | <i>Echo</i> | 5 · · · · · |
| F · · · · | <i>Foxtrot</i> | 6 — · · · · |
| G — — · | <i>Golf</i> | 7 — — · · · |
| H · · · · | <i>Hotel</i> | 8 — — — · · |
| I · · | <i>India</i> | 9 — — — — · |
| J · — — — | <i>Juliatt</i> | 0 — — — — — |
| K — · — — | <i>Kilo</i> | |
| L · — · · | <i>Lima</i> | |
| M — — | <i>Mike</i> | |
| N — · | <i>November</i> | |
| O — — — — | <i>Oscar</i> | |
| P · — — · | <i>Papa</i> | |
| Q — — · — | <i>Quebec</i> | |
| R · — · | <i>Romeo</i> | |
| S · · · | <i>Sierra</i> | |
| T — | <i>Tango</i> | |
| U · · — | <i>Uniform</i> | |
| V · · · — | <i>Victor</i> | |
| W · — — | <i>Whiskey</i> | |
| X — · · — | <i>X-Ray</i> | |
| Y — · — — | <i>Yankee</i> | |
| Z — — · · | <i>Zulu</i> | |

SEÇÃO 4

ABREVIATURAS

| | |
|-------|---|
| A | Âmbar |
| *A | Grande resistência (pavimentos) |
| *A2A | Telegrafia com manipulação por interrupção de uma ou mais audiófrequências moduladoras, ou com manipulação por interrupção da emissão modulada (caso particular, emissão não manipulada; modulada em amplitude) |
| *A3E | Telefonia - dupla banda lateral |
| A/A | Ar-ar |
| AAA | (ou AAB, AAC ... etc, em seqüência) Mensagem meteorológica emendada (designador de tipo de mensagem) |
| AAL | Acima do nível do aeródromo |
| ABM | Través |
| ABN | Farol de aeródromo |
| *ABNT | Associação Brasileira de Normas Técnicas |
| ABT | Acerca de |
| ABV | Acima de |
| AC | Alto cumulus |
| *AC | Cartas de Aeródromo |
| ACAS | Sistema anticolisão de bordo |
| ACC | Centro de controle de área ou controle de área |
| ACCID | Notificação de acidente de aeronave |
| *ACD | Acordo |
| ACFT | Aeronave |
| ACK | Notificação de recebimento |
| ACL | Local para teste de altímetro |
| ACN | Número de classificação de aeronaves |
| ACP | Aceitação (designador do tipo de mensagem) |
| ACPT | Aceitar ou aceitado |
| ACT | Ativo ou ativado ou atividade |
| AD | Aeródromo |
| ADA | Área com serviço de assessoramento |
| *ADC | Carta de aeródromo |
| ADDN | Adição ou adicionar |
| ADF | Equipamento radiogoniométrico automático |
| ADIZ | Zona de identificação de defesa aérea |
| ADJ | Adjacente |

| | |
|---------|---|
| ADR | Rota com serviço de assessoramento |
| ADS | Vigilância dependente automática |
| ADSU | Órgão de vigilância dependente automática |
| ADVS | Serviço de assessoramento |
| ADZ | Aviso |
| AES | Estação terrestre de aeronave |
| *AFA | Academia da Força Aérea |
| AFIL | Plano de Vão apresentado em voo |
| AFIS | Serviço de informação de voo de aeródromo |
| AFM | Sim ou afirmativo ou correto |
| AFS | Serviço fixo aeronáutico |
| AFT | Depois de ... (hora ou lugar) |
| AFTN | Rede de telecomunicações fixas aeronáuticas |
| A/G | Ar-terra |
| AGA | Aeródromos, rotas aéreas e auxílios terrestres |
| AGL | Acima do nível do solo |
| AGN | Outra vez |
| AIC | Circular de Informação Aeronáutica |
| AIM | Gestão da Informação Aeronáutica |
| AIP | Publicação de informação aeronáutica |
| AIRAC | Regulamentação e controle de informação aeronáutica |
| AIREP | Aeronotificação |
| AIRMET | Informação relativa a fenômenos meteorológicos em rota que possam afetar a segurança operacional das aeronaves em níveis baixos |
| AIS | Serviços de informação aeronáutica |
| ALA | Área de pouso na água |
| ALERFA | Fase de alerta |
| ALL | Todos (as) |
| ALR | Alerta (designador do tipo de mensagem) |
| ALRS | Serviço de alerta |
| ALS | Sistema de luzes de aproximação |
| *ALSF-1 | ALS categoria 1, com flash |
| *ALSF-2 | ALS categoria 2, com flash |
| ALT | Altitude |
| ALTN | Alternativa (aeródromo) |
| AMA | Altitude mínima de área |
| AMD | Emendar ou emendado |
| AMD | Mensagem meteorológica emendada; designador de tipo de mensagem |
| AMDT | Emenda (emenda à AIP) |
| AMS | Serviço móvel aeronáutico |
| AMSL | Acima do nível médio do mar |

| | |
|-----------|--|
| AMSS | Serviço móvel aeronáutico por satélite |
| * ANAC | Agência Nacional de Aviação Civil |
| ANS | Resposta ou responder |
| AOC | Carta de obstáculo de aeródromo |
| AP | Aeroporto |
| *APAPI | Indicador abreviado de trajetória de aproximação de precisão |
| APCH | Aproximação, descida |
| APP | Centro de controle de aproximação ou controle de aproximação ou serviço de controle de aproximação |
| APR | Abril |
| APRX | Aproximação ou aproximadamente |
| APSG | Depois de passar |
| *APT | Receptor de fotografias transmitidas automaticamente por satélites |
| APV | Aprovar ou aprovado ou aprovação |
| *ARC | Carta de Área |
| *ARE | Areia |
| AREA FCST | Informação Meteorológica regular contendo as condições de tempo significativo |
| ARFOR | Previsão de área para aviação (código meteorológico) |
| *ARG | Argila |
| ARNG | Arranjar, dispor |
| ARO | Centro de notificação dos serviços de tráfego aéreo |
| ARP | Ponto de referência do aeródromo |
| ARP | Aeronotificação (designador do tipo de mensagem) |
| ARQ | Correção automática de erros |
| ARR | Chegar ou chegada |
| ARR | Chegada (designador do tipo de mensagem) |
| ARS | Aeronotificação especial (designador do tipo de mensagem) |
| ARST | Dispositivo de parada da aeronave na pista (especificar tipo) |
| AS | Altostratus |
| ASC | Subir para ou subindo para |
| ASDA | Distância utilizável para parada de decolagem |
| ASPH | Asfalto |
| *ASR | Radar de vigilância de aeroporto |
| AT ... | Às ... (seguido da hora em que se prevê que ocorrerá a mudança meteorológica) |
| ATA | Hora real de chegada |
| ATC | Controle de tráfego aéreo (em geral) |
| ATCSMAC | Carta de altitude mínima de vigilância do controle de tráfego aéreo |
| ATD | Hora real de saída |
| ATFM | Gerência de fluxo de tráfego aéreo |

| | |
|--------|--|
| ATIS | Serviço automático de informação em terminal |
| ATM | Gerência de tráfego aéreo |
| ATN | Rede de telecomunicação aeronáutica |
| ATP | Às... (horas ou lugar) |
| ATS | Serviços de tráfego aéreo |
| ATTN | Atenção |
| ATZ | Zona de tráfego de aeródromo |
| AUG | Agosto |
| AUTH | Autorizado ou autorização |
| AUW | Peso total de decolagem |
| AUX | Auxiliar |
| *AV | Avenida |
| AVASIS | Sistema visual abreviado da rampa de aproximação |
| AVBL | Disponível, praticável ou disponibilidade, praticabilidade |
| AVG | Média |
| AVGAS | Gasolina de aviação |
| AWTA | Avise a hora em que poderá |
| AWY | Aerovia |
| AZM | Azimute |
| B | Azul |
| *B | Resistência média (pavimentos) |
| BA | Eficiência dos freios |
| *BAR | Barro |
| BASE | Base das nuvens |
| *BAVT | Base de Aviação de Taubaté |
| *BC | Rumo posterior |
| BCFG | Bancos de nevoeiro |
| BCN | Farol (luz aeronáutica de superfície) |
| BCST | Radiodifusão |
| BDRY | Limite |
| BECMG | Transformando-se |
| BFR | Antes de |
| BKN | Céu nublado (5 a 7 oitavos) |
| BL... | Descritor (soprado), usado para poeira (DU), areia (SA) ou neve (SN), carregadas pelo vento, estendendo-se acima de 2 metros |
| BLDG | Edifício |
| *BLDU | Poeira Soprada |
| BLO | Abaixo das nuvens |
| *BLSA | Areia Soprada |
| BLW | Abaixo de... |
| BOMB | Bombardeio |

| | |
|--------|---|
| BR | Névoa úmida |
| BRF | Curto (usado para indicar o tipo de aproximação desejada ou requerida) |
| BRG | Marcação |
| BRKG | Freada |
| BS | Estação comercial de radiodifusão |
| BTL | Entre camadas |
| BTN | Entre |
| C | centro (identificação da pista) |
| *C | Cartas |
| C | Graus Celsius |
| *C | Pequena resistência (pavimentos) |
| CAT | Categoria |
| CAT | Turbulência em Ar Claro |
| CAVOK | Visibilidade de 10KM ou mais, nenhuma nuvem abaixo de 1500M ou abaixo do setor mais alto, qualquer que seja o maior, nenhum CB e nenhum fenômeno de tempo significativo para a aviação. |
| CB | Cumulonimbus |
| CC | Cirrocumulus |
| CCA | (ou CCB, CCC ... etc, em ordem) Mensagem meteorológica corrigida (designador de tipo de mensagem) |
| *CCV | Carta de corredores visuais |
| CD | Candela |
| CDN | Coordenação (designador do tipo de mensagem) |
| *CEMIG | Centrais Elétricas Minas Gerais |
| *CESP | Companhia Energética de São Paulo |
| CF | Mude a frequência para ... |
| CGL | Luz de orientação para circular |
| CH | Canal |
| *CHESF | Companhia Hidroelétrica do São Francisco |
| CHG | Modificação (designador do tipo de mensagem) |
| CI | Cirrus |
| CIDIN | Rede comum de intercâmbio de dados da OACI |
| *CIN | Cinza |
| CIT - | Perto de ou sobre cidades grandes |
| CIV | Civil |
| CK | Verificar, verificação |
| CL | (linha de) eixo de pista |
| CLA | Formação de gelo de tipo cristalino |
| *CLA | Centro de lançamento de Alcântara |
| CLBR | Calibragem |
| CLD | Nuvem |

| | |
|---------|---|
| CLG | Chamada |
| CLR | Autorizar ou autorizado a ... ou autorização |
| *CLRD | Autorização de tráfego |
| CLSD | Fechar ou fechado ou fechando |
| CM | Centímetro |
| *CMA | Centro Meteorológico de Aeródromo (podendo ser de classes 1, 2 ou 3) |
| CMB | Suba |
| *CMB | Combustível |
| *CMM | Centro Meteorológico Militar |
| CMPL | Finalização ou completo ou completar |
| *CMTE | Comandante |
| *CMV | Centro Meteorológico de Vigilância |
| *CNAV | Carta de Navegação Aérea Visual |
| CNL | Cancelar ou cancelado |
| CNL | Cancelamento de plano de vôo (designador do tipo de mensagem) |
| *CNMA | Centro Nacional de Meteorologia Aeronáutica |
| CNS | Comunicações, navegação e vigilância |
| COM | Comunicações |
| *COMAER | Comando da Aeronáutica |
| *COMAR | Comando Aéreo Regional |
| *COMDA | Comando de Defesa Aérea |
| *COMP | Construção composta |
| CONC | Concreto |
| COND | Condição |
| CONS | Contínuo |
| CONST | Construção ou construído |
| CONT | Continuar ou continuação |
| COOR | Coordenar ou coordenação |
| COORD | Coordenadas |
| COP | Ponto de Troca (VOR) |
| COR | Corrigir ou correção ou corrigido (usado para indicar uma mensagem meteorológica corrigida; designador do tipo de mensagem) |
| COT | Na costa |
| COV | Cobrir ou coberto ou cobrindo |
| *CP | Carta de pouso |
| CPBV | Campo de provas Brigadeiro Veloso |
| CPL | Plano de vôo em vigor (designador do tipo de mensagem) |
| *CPOR | Carta dos padrões de orientação radar |
| *CRM | Modelo de risco de colisão |
| CRZ | Cruzeiro |
| CS | Cirrostratus |

| | |
|----------|---|
| *CS | Estação de Comunicação |
| CTA | Área de controle |
| CTAM | Subir até ... e manter |
| CTC | Contato; comunique-se |
| CTL | Controle |
| CTN | Cuidado |
| CTR | Zona de controle |
| CU | Cumulus |
| CUF | Cumuliforme |
| CUST | Alfândega |
| *CVRD | Companhia Vale do Rio Doce |
| CW | Onda contínua |
| CWY | Zona livre de obstáculo |
| D | Em diminuição (tendência do RVR durante os 10 minutos anteriores) |
| D... | - Área perigosa (seguida de identificação) |
| *D | Resistência ultrabaixa (pavimentos) |
| D-ATIS | (a ser pronunciado "DEE-ATIS") Serviço automático de informação terminal por data link. |
| *D-CL | Data link clearance |
| DA | Altitude de decisão |
| *DAESP | Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo |
| *DAP-RS | Departamento Aeroportuário do Estado do Rio Grande do Sul |
| DCD | Dúplex de canal duplo |
| DCKG | Acoplamento |
| DCS | Simplex de canal duplo |
| DCT | Direto (com relação às autorizações para plano de voo e tipo de aproximação) |
| DEC | Dezembro |
| *DECEA | Departamento de Controle do Espaço Aéreo |
| DEG | Graus |
| DENEB | Operações de dispersão de nevoeiro |
| DEP | Partida (designador do tipo de mensagem) |
| DEP | Partir ou partida, saída |
| *DEPED | Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento |
| DES | Descer para ou descendo para |
| DEST | Destino |
| DETRESFA | Fase de perigo |
| DEV | Desvio ou desviando-se |
| DFTI | Distância do indicador do ponto de toque |
| DH | Altura de decisão |
| DIF | Difusão (nuvens) |

| | |
|------------|---|
| DIST | Distância |
| DIV | Desvie-se ou desviando-se |
| DLA | Atraso ou atrasado |
| DLA | Atraso (designador do tipo de mensagem) |
| DLY | Diariamente |
| DME | Equipamento radiotelemétrico |
| DNG | Perigo ou perigoso |
| DOM | Doméstico |
| DP | Temperatura do ponto de orvalho |
| DPT | Profundidade |
| DR... | Descritor (Flutuante Baixo) usado para poeira (DU), areia (SA) ou neve (SN levantadas pelo vento) |
| DR | Navegação estimada |
| DRG | Durante |
| *DRSA | Areia flutuante |
| DS | Tempestade de poeira |
| DSB | Banda lateral dupla |
| DTAM | Desça até...e manter |
| DTG | Grupo data-hora |
| DTRT | Piorar ou piorando |
| *DTT | Departamento de Transportes e Terminais |
| DTW | Rodas duplas em tandem |
| DU | Poeira |
| DUC | Nuvem densa em altitude |
| DUR | Duração |
| D-VOLMET | VOLMET por data link |
| DVOR | VOR doppler |
| DW | Rodas duplas |
| DZ | Chuveiro |
| E | Leste ou longitude leste |
| *EAC | Espaço aéreo condicionado |
| EAT | Hora estimada de aproximação |
| EB | Direção leste |
| *EB | Exército Brasileiro |
| EET | Tempo decorrido estimado |
| EFC | Aguarde nova autorização |
| EHF | Frequência extremamente alta (30.000 a 300.000 MHZ) |
| ELBA | Radiofarol de emergência para localização de aeronaves |
| ELETRONORT | Centrais Elétricas Norte do Brasil S/A. |
| E | |
| ELEV | Elevação |

| | |
|----------|---|
| ELR | Raio de ação muito longo |
| EM | Emissão |
| *EM | Estação Meteorológica |
| *EMA | Estação Meteorológica de Altitude |
| EMBD | Oculto numa camada (para indicar cumulonimbus oculto em camadas de outras nuvens) |
| EMERG | Emergência |
| *EMS | Estação Meteorológica de Superfície |
| *EN | Inglês |
| END | Extremidade de parada (relativa à RVR) |
| ENE | lés-nordeste |
| ENG | Motor |
| ENR | Em rota |
| ENRC | Carta de Rota |
| EOBT | Hora Estimada de Calços Fora |
| *EPCF | Especificar |
| *EPTA | Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo. |
| EQPT | Equipamento |
| ER | Aqui ... ou junto |
| *ER | longo alcance |
| *ERM | Estação de Radar Meteorológico |
| ESE | lés-sudeste |
| *ESG | Esgotado (a) |
| ESPECIAL | Informe meteorológico especial (em linguagem clara abreviada) |
| EST | Estimar ou estimado ou estimação (como um designador do tipo de mensagem) |
| ETA | Hora estimada de chegada ou estimando a chegada) |
| ETD | Hora estimada de partida ou estimo partir às... |
| ETO | Hora estimada sobre ponto significativo |
| EV | Cada um, todo |
| EXC | Exceto |
| EXER | Exercícios ou exercendo ou exercer |
| EXP | Esperar, esperado ou esperando |
| EXTD | Estender ou estendendo-se |
| F | Fixo |
| *F | Pavimento flexível |
| FAC | Instalações e serviços |
| FAF | Fixo de aproximação final |
| FAL | Facilitação do transporte aéreo internacional |
| FAP | Ponto de aproximação final |

| | |
|--------|--|
| FATO | Área, no solo, sobre a qual é executada a fase final de aproximação e a fase inicial de decolagem |
| FAX | Transmissão por fac-símile |
| *FAZ | Fazenda |
| FBL | leve (usado nos informes para indicar intensidade dos fenômenos meteorológicos, interferências ou estática. Ex: FBL RA = chuva leve) |
| FC | Nuvem funil (tornado ou tromba d'água) |
| *FCA | Frequência para coordenação entre aeronaves |
| FCST | Previsão |
| FCT | Coefficiente de atrito |
| FEB | Fevereiro |
| FEW | Poucas nuvens (1 e 2 oitavos) |
| FG | Nevoeiro |
| FIC | Centro de informação de voo |
| FIR | Região de informação de voo |
| FIS | Serviço de informação de voo |
| FISA | Serviço automatizado de informação de voo |
| FL | Nível de voo |
| FLD | Campo |
| FLG | lampejos (pisca-pisca) |
| FLR | Foguetes de sinalização |
| FLT | Voo |
| FLTCK | Teste de voo |
| FLUC | Flutuante ou flutuação ou flutuado |
| FLW | Seguir, segue ou seguindo |
| FLY | Voar ou voando |
| FM ... | De (seguido da hora e minutos UTC em que se prevê que ocorrerá a mudança meteorológica) |
| FM | De |
| FMU | órgão de gerência de fluxo |
| FNA | Aproximação final |
| FPC | Carta de planejamento de voo e rotas oceânicas |
| FPL | Plano de voo apresentado (designador do tipo de mensagem) |
| FPM | Pés por minuto |
| FPR | Rota de plano de voo |
| FR | Combustível restante, autonomia |
| FREQ | Frequência |
| FRI | Sexta-feira |
| FRNG | Tiros |
| FRONT | Frente (meteorologia) |
| FRQ | Frequente |

| | |
|----------|--|
| FSL | Pouso completo |
| FSS | Estação de serviço de voo |
| FST | Primeiro |
| FT | Pés (unidade de medida) |
| FU | fumaça |
| *FUNAI | Fundação Nacional do Índio |
| FZ | Congelante |
| FZDZ | Chuvisco congelante |
| FZFG | Nevoeiro congelante |
| FZRA | Chuva congelante |
| G | Verde |
| G/A | Terra-ar |
| G/A/G | Terra-ar e ar-terra |
| GAMET | Previsão de área, em linguagem clara abreviada, para voos em níveis baixos, para uma FIR ou subárea dela |
| GCA | Sistema de aproximação controlada do solo ou aproximação controlada do solo |
| GEN | Generalidades |
| GEO | Geográfico ou verdadeiro |
| *GER | Gerência Nacional de Aviação Civil |
| GES | Estação terrestre em terra |
| GLD | Planador |
| GMC | Carta de movimento no solo (seguida por nome/título) |
| GND | Solo |
| *GNDC | Controle Solo |
| GNDCK | Teste do Solo |
| GNSS | Sistema mundial de navegação por satélite |
| GP | Trajectoria de planeio |
| *GP. FLG | Grupo de lampejos (pisca-pisca) |
| GR | Granizo |
| GRASS | Área de pouso coberta de grama |
| GRID | Dados meteorológicos processados na forma de valores de pontos de quadrícula (no código meteorológico aeronáutico) |
| GRVL | Cascalho |
| GS | Velocidade em relação ao solo |
| *GS | Granizo pequeno e/ou grãos de neve |
| *h | Observações semi-horárias |
| *H | Observações horárias |
| H24 | - Serviço contínuo de dia e de noite |
| HAPI | Indicador visual da trajetória de aproximação para helicóptero |
| HBN | Farol de perigo |

| | |
|---------|--|
| HDF | Estação radiogoniométrica de alta frequência |
| HDG | Rumo |
| HEL | Helicóptero |
| *HELPN | Heliponto |
| *HELPR | Heliporto |
| HF | Alta frequência (3.000 a 30.000Khz) |
| HGT | Altura ou altura sobre |
| *HIRL | Luzes de pista de alta intensidade |
| HJ | Horário diurno (do nascer ao pôr-do-sol) |
| *HL | Altura perdida |
| HLDG | Espera |
| HN | Horário noturno (do pôr ao nascer-do-sol) |
| HO | Serviço disponível para atender às necessidades das operações |
| HOL | Feriado |
| HOSP | Aeronave-hospital |
| *HOTRAN | Horários de transporte aéreo |
| HPA | Hectopascal |
| HR | Horas |
| HS | Serviço disponível durante as horas dos voos regulares |
| HURCN | Furacão |
| HVDF | Estações radiogoniométricas de alta e muito alta frequência (situadas no mesmo lugar) |
| HVY | Forte (usado para indicar a intensidade dos fenômenos meteorológicos, ex.: HVY RA = chuva forte) |
| HX | Horas de serviço não determinadas |
| HYR | Mais elevado |
| HZ | Névoa seca |
| HZ | Hertz (ciclo por segundo) |
| IAC | Carta de aproximação por instrumento (seguido pelo nome / título) |
| IAF | Fixo de aproximação inicial |
| IAO | Dentro e fora das nuvens |
| IAP | Procedimento de aproximação por instrumento |
| IAR | Interseção de rotas aéreas |
| IAS | Velocidade indicada |
| *IBAMA | Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis |
| IBN | Farol de identificação |
| IC | Prismas de gelo (cristais de gelo muito pequenos em suspensão) |
| ICE | Formação de gelo |
| ID | Identificador ou identificar |
| IDENT | Identificação |

| | |
|-----------|---|
| IF | Fixo de aproximação intermediário |
| IFF | Identificação amigo/inimigo |
| IFR | Regras de voo por instrumentos |
| IGA | Aviação geral internacional |
| ILS | Sistema de pouso por instrumentos |
| IM | Marcador interno |
| IMC | Condições meteorológicas de voo por instrumentos |
| IMG | Imigração |
| IMPR | Melhorar ou melhorando |
| IMT | Imediato ou imediatamente |
| *IN | Polegadas |
| INA | Aproximação inicial |
| INBD | De entrada, de chegada |
| INC | Dentro da nuvem |
| INCERFA | Fase de incerteza |
| *IND | Indicativo de chamada |
| *INDIC | Indicador, Indicativo |
| INFO | Informação |
| *INFRAERO | Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária |
| INOP | Inoperante |
| INS | Sistema de navegação inercial |
| INSTL | Instalar ou instalado ou instalação |
| INSTR | Instrumento |
| INT | Interseção |
| INTL | Internacional |
| INTRP | Interromper ou interrupção ou interrompido |
| INTSF | Intensificar ou intensificado |
| INTST | Intensidade |
| ISA | Atmosfera padrão internacional |
| ISB | Banda lateral independente |
| ISOL | Isolado |
| *J3E | Telefonia banda lateral única, portadora suprimida |
| *JACEL | Jari Celulose |
| JAN | Janeiro |
| JTST | Corrente de jato |
| JUL | Julho |
| JUN | Junho |
| KG | Quilogramas |
| KHZ | Quilohertz |
| KM | Quilômetros |
| KMH | Quilômetros por hora |

| | |
|-------|--|
| KPA | Quilopascal |
| KT | Nós |
| KW | Quilowatts |
| L | Esquerda (identificação da pista) |
| L | Radiofarol de localização (veja LM e LO) |
| LAM | Acusação de recebimento lógico (designador de tipo de mensagem) |
| LAN | Terra a dentro |
| LAT | latitude |
| LCA | Local ou localmente ou localizado |
| LDA | Distância utilizável para pouso |
| LDAH | Distância utilizável para pouso de helicóptero |
| LDG | Pouso |
| LDI | Indicador de direção de pouso |
| LEN | Extensão, comprimento |
| LF | Baixa frequência (30 a 300 KHZ) |
| LGT | luz ou iluminação |
| LGTD | Iluminado |
| LIH | luz de alta intensidade |
| LIL | luz de baixa intensidade |
| LIM | luz de média intensidade |
| LM | Radiofarol de localização intermediária |
| LMT | Hora média local |
| LNAV | Navegação lateral |
| LNG | longa (usado para indicar o tipo de aproximação desejada ou requerida) |
| LO | Radiofarol de localização exterior |
| LOC | Localizer |
| LONG | Longitude |
| LORAN | (sistema de navegação aérea de longo alcance) |
| LR | A última mensagem que recebi foi... |
| LRG | longo alcance |
| *LT | Lateral |
| LTD | limitado |
| LTT | Teletipo de linha física |
| LV | Leve e variável (relativo a vento) |
| LVE | Abandonar ou abandonado |
| LVL | Nível |
| LYR | Camada ou em camada |
| M | Número mach (seguido de algarismos) |
| M | Metros (precedido de algarismos) |
| MAA | Altitude máxima autorizada |
| *MAC | Macadame |

| | |
|---------|---|
| MAG | Magnético |
| MAINT | Manutenção |
| *MAL | Marechal |
| *MALS | Sistema de luzes para aproximação de intensidade média |
| *MALSF | Sistema de luzes para aproximação de intensidade média com flash |
| *MALS R | Sistema de luzes para aproximação de intensidade média com luzes indicadoras de alinhamento de pista |
| MAP | Mapas e cartas aeronáuticas |
| MAPT | Ponto de aproximação perdida |
| MAR | Março |
| *MAR | Marinha do Brasil |
| MAR | No mar |
| MAS | Síplex A1 manual |
| MAX | Máximo |
| MAY | Maió |
| MCA | Altitude mínima de cruzamento |
| MCW | Onda contínua modulada |
| MDA | Altitude mínima de descida |
| MDF | Estação radiogoniométrica de média frequência |
| MDH | Altura mínima de descida |
| MEA | Altitude mínima em rota |
| MEHT | Altura mínima dos olhos (do piloto) sobre a cabeceira (para sistemas indicadores de trajetória de aproximação visual) |
| MET | Meteorologia ou meteorológico |
| METAR | Informe meteorológico aeronáutico regular (no código-meteorológico) |
| MF | Frequência média (300 a 3000 KHZ) |
| MHDF | Estações radiogoniométricas de média e alta frequência (situada no mesmo local) |
| MHVDF | Estações radiogoniométricas de média, alta e muito alta frequência (situadas no mesmo lugar) |
| MHZ | Megahertz |
| *MI | Baixo |
| MID | Ponto médio (relativo ao RVR) |
| MIFG | Nevoeiro de superfície |
| MIL | Militar |
| MIN | Minutos |
| MKR | Radiobaliza |
| MLS | Sistema de pouso por microondas |
| MM | Marcador médio |
| *MMO | Centro Meteorológico Classe I |
| MNM | Mínimo |
| MNPS | Especificações mínimas de desempenho de navegação |

| | |
|-------|---|
| MNT | Monitorar, monitorando ou monitorado |
| MNTN | Manter |
| MOA | Área de operação militar |
| MOC | Mínimo livre de obstáculos |
| MOD | Moderado (usado nos informes para indicar intensidade dos fenômenos meteorológicos, interferência ou estática; EX: MOD RA = chuva moderada) |
| MON | Acima de montanhas |
| MON | Segunda-feira |
| MOTNE | Rede de Telecomunicações Meteorológicas para as Operações na Europa |
| MOV | Mover ou movendo ou movimento |
| *MPA | Mega-Pascal (medida de pressão do Sistema Internacional de Medidas) |
| MPS | Metros por segundo |
| MRA | Altitude mínima de recepção |
| MRG | Alcance médio |
| *MRN | Mineração Rio do Norte |
| MRP | Ponto de notificação ATS/MET |
| MS | Menos |
| MSA | Altitude mínima de setor |
| MSG | Mensagem |
| MSL | Nível médio do mar |
| MT | Montanha |
| *MTAL | Metálico |
| *MTOM | Massa máxima de decolagem |
| MTU | Unidades do sistema métrico |
| MTW | Ondas orográficas |
| MVDF | Estações radiogoniométricas de média e muito alta frequência (situada no mesmo local) |
| MWO | Centro de vigilância meteorológica |
| MX | Tipo misto de formação de gelo (branco e cristalino) |
| N | Norte ou latitude norte |
| N | Nenhuma tendência nítida (do RVR durante os 10 minutos anteriores) |
| *NA | Não autorizado |
| NAT | Atlântico Norte |
| NAV | Navegação |
| NB | Direção norte |
| *NBR | Normas Brasileiras |
| NC | Sem mudanças |
| NDB | Radiofarol não-direcional |
| NE | Nordeste |

| | |
|--------|---|
| NEB | Direção nordeste |
| NEG | Não ou negativo ou autorização não concedida ou incorreta |
| NGT | Noite |
| NIL | Nada ou nada tenho a transmitir-lhe |
| *NINST | Pista de Voo Visual |
| NM | Milhas náuticas |
| NML | Normal |
| NNE | Nor-nordeste |
| NNW | Nor-noroeste |
| NOF | Centro internacional de NOTAM |
| *NON | Ausência de toda modulação |
| NOSIG | Sem mudança importante (para uso nas previsões de pouso tipo tendência) |
| NOTAM | Aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo pronto conhecimento seja indispensável ao pessoal ligado à operações de voo. |
| NOV | Novembro |
| *NPA | Pistas para aproximações que não sejam de precisão. |
| NR | Número |
| NRH | Não se ouviu nenhuma resposta |
| NS | Nimbostratus |
| NSC | Nenhuma nuvem significativa |
| NSW | Nenhum tempo significativo |
| *NTV | Notificação de Voo |
| NW | Noroeste |
| NWB | Direção nordeste |
| NXT | Seguinte |
| *O | Óleo lubrificante |
| OAC | Centro de Controle de Área Oceânica |
| OAS | Superfície de fixação de obstáculos |
| OBS | Observar ou observado ou observação |
| OBSC | Obscurecer ou escurecido |
| OBST | Obstáculo |
| OCA | Área de controle oceânico |
| OCA | Altitude livre de obstáculo |
| OCC | Intermitente (luz) |
| OCH | Altura livre de obstáculos |
| OCNL | Ocasional ou ocasionalmente |
| OCS | Superfície livre de obstáculo |
| OCT | Outubro |
| OFZ | Zona Livre de Obstáculos |

| | |
|------------|--|
| OHD | Bloqueio |
| OM | Marcador externo |
| OPC | O controle indicado é o de operações |
| OPMET | Banco de dados meteorológicos |
| OPN | Abrir ou abrindo ou aberto |
| OPR | Operador ou operar, ou operante ou operando ou operacional |
| OPS | Operações |
| O/R | A pedido |
| ORD | Indicação de uma ordem |
| OSV | Navio-estação oceânica |
| OTLK | Projeção (usado nas mensagens SIGMET para as cinzas vulcânicas e ciclones tropicais) |
| OTP | No topo |
| OTS | Sistema organizado de rota |
| OUBD | Direção de saída, de afastamento |
| OVC | Céu encoberto (8 oitavos) |
| P... | Área proibida (seguida de identificação) |
| *P | Expositor oral ou carta prognosticada de ar superior |
| *PA-1 | Pista para aproximações de precisão CAT I |
| *PA-2 | Pista para aproximações de precisão CAT II |
| *PA-3 | Pista para aproximações de precisão CAT III |
| *PAG | Página |
| PALS | Sistema de iluminação para aproximação de precisão (especificar a categoria) |
| PANS | Procedimentos para os serviços de navegação aérea |
| PAPI | Sistema indicador de rampa de aproximação de precisão |
| *PAR | Paralelepípedo |
| PAR | Radar para aproximação de precisão |
| PARL | Paralelo |
| *PATC | Carta topográfica de aproximação de precisão |
| PAX | Passageiro |
| PCD | Proceder ou procedendo |
| PCN | Número de classificação de pavimento |
| PDC | Carta de estacionamento de aeronave |
| PER | Desempenho, rendimento |
| PERM | Permanente |
| *PETROBRÁS | Petróleo Brasileiro S/A |
| *PF | Combustível para aeronaves de motor a explosão |
| *PFAC | Posto de Fiscalização de Aviação Civil |
| PILOT | Informação meteorológica de observação em altitude regular contendo direção e velocidade do vento. |

| | |
|-----------|---------------------------------------|
| *PIÇ | Piçarra |
| PJE | Exercício de salto de pára-quedista |
| *PL | linguagem clara |
| PL | Pelotas de gelo |
| PLA | Execute a aproximação baixa |
| PLN | Plano de voo |
| PLVL | Presente nível |
| *PMD | Peso máximo de decolagem |
| PN | Precisa aviso prévio |
| PNR | Ponto de não-retorno |
| PO | Poeira/areia em redemoinhos |
| POB | Pessoas a bordo |
| POSS | Possível |
| PPI | Indicador de posição no plano |
| PPR | Precisa de autorização prévia |
| PPSN | Presente posição |
| PR | Parcial (cobrindo parte do aeródromo) |
| *PRB | Proibido(a), proibir |
| PRES | Presidente |
| PRFG | Nevoeiro parcial |
| *PRGO | Perigoso(a) |
| PRI | Primário |
| PRIV | Privado |
| PRKG | Estacionamento |
| PROB | Probabilidade |
| PROC | Procedimento |
| PROV | Provisório |
| PS | Mais |
| PSG | Passando por |
| PSN | Posição |
| PSP | Chapa de aço perfurada |
| *PT | Português |
| PTN | Curva padrão |
| PTS | Estrutura de rotas polares |
| *PUB | Público |
| *PUB/REST | Público/Restrito |
| *PVC | Plano de Voo Completo |
| *PVS | Plano de Voo Simplificado |
| PWR | Potência |
| QBI | Voo por instrumentos obrigatório |
| QDM | Proa magnética (vento nulo) |

| | |
|----------|--|
| QDR | Marcação magnética |
| QFE | Pressão atmosférica ao nível de elevação do aeródromo (ou na cabeceira da pista) |
| QFU | Direção magnética da pista |
| *QNE | Pressão padrão ao nível do mar (1013,2 hPa) |
| QNH | Pressão reduzida ao nível do mar pelo gradiente vertical da atmosfera padrão |
| QTE | Marcação verdadeira |
| QUAD | Quadrante |
| *R | Pavimento rígido |
| R | Vermelho |
| R... | Área restrita (seguido da identificação) |
| R | Direita (identificação de pista) |
| *RA | Radioaltímetro |
| RA | Chuva |
| *RAB | Registro Aeronáutico Brasileiro |
| RAC | Regras do ar e serviços de tráfego aéreo |
| RAG | Dispositivo de parada na pista |
| RAG | Rasgado |
| RAI | Indicador de alinhamento da pista |
| RB | lança de salvamento |
| RCA | Atinja a altitude de cruzeiro |
| RCC | Centro de coordenação de salvamento |
| *RCD | Código de referência |
| RCF | Falha de comunicações (designador do tipo de mensagem) |
| RCH | Atingir ou atingindo |
| RCL | Eixo de pista |
| RCLL | Luz de eixo de pista |
| RCLR | Nova autorização |
| RDH | Altura do dado de referência (para ILS) |
| RDL | Radial |
| RDO | Rádio |
| *RDODIF | Radiodifusora |
| *RDONAV | Radionavegação |
| RE... | Recente (usado para qualificar fenômenos meteorológicos: EX: RERA = chuva recente) |
| REC | Receber ou receptor |
| *REDEMET | Rede de Dados Meteorológicos |
| REDL | luzes laterais de pista |
| RENL | luz de final de pista |
| REF | Referente a... ou consulte a... |

| | |
|-------|---|
| REG | Matrícula (de aeronave) |
| REP | Ponto de notificação; ou notificar ou notificando |
| REQ | Solicitar ou solicitado |
| ERTE | Mudança de rota |
| *RESA | Área de segurança de final de pista |
| *RFC | Coefficiente de atrito da pista |
| *RFFS | Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio |
| RG | luzes de alinhamento |
| *RGC | Centro Geral de Coordenação de Salvamento |
| RIF | Renovação em voo da autorização |
| RITE | Direita (direção da curva) |
| RL | Informar o abandono de |
| RLA | Retransmissão para |
| RLCE | Solicitação de mudança de nível em rota |
| RLLS | Sistema de iluminação de orientação para a pista |
| RLNA | Nível solicitado não utilizado |
| RMK | Observação |
| RNAV | Navegação de área |
| RNG | Radiofarol direcional |
| RNP | Performance de navegação exigida |
| ROBEX | Sistema regional de intercâmbio de boletim OPMET |
| ROC | Velocidade de subida |
| ROD | Razão de descida |
| ROFOR | Previsão de rota para a aviação (código meteorológico) |
| RON | Só recebendo |
| RPL | Plano de voo repetitivo |
| RPLC | Substituir ou substituído |
| RPS | Símbolo de posição radar |
| RQP | Solicitação de plano de voo (designador do tipo de mensagem) |
| RQS | Solicitação de plano de voo suplementar (designador do tipo de mensagem) |
| RR | Informe atingindo |
| RRA | (ou RRB, RRC, ... etc, em ordem) mensagem meteorológica atrasada (designador do tipo de mensagem) |
| RSC | Subcentro de salvamento |
| RSCD | Estado da superfície da pista |
| RSP | Radiofarol respondedor |
| RSR | Radar de vigilância em rota |
| RTD | Atrasado (usado para indicar uma mensagem meteorológica atrasada; designador do tipo de mensagem) |
| RTE | Rota |

| | |
|--------|---|
| RTF | Radiotelefone |
| RTG | Radiotelégrafo |
| RTHL | Luz de cabeceira de pista |
| RTN | Regressar, regressado ou regressando |
| *RTO | Restrito(a) |
| RTODAH | Distância de decolagem interrompida utilizável para helicóptero |
| RTS | Novamente em serviço |
| RTT | Radioteletipo |
| RTZL | Luz de zona de toque |
| RUT | Frequências padrão de transmissão em rota regional |
| RV | Barco de salvamento |
| RVR | Alcance Visual da Pista |
| RWY | Pista |
| *S | As comunicações poderão ser em inglês |
| *S | Observações meteorológicas especiais ou carta sinótica de superfície |
| S | Sul ou latitude sul |
| *S2 | Espaço em hangar e pequenos reparos em aeronaves |
| *S3 | Espaço em hangar e pequenos reparos em aeronaves e motores |
| *S4 | Espaço em hangar e grandes reparos em aeronaves e pequenos reparos em motores |
| *S5 | Espaço em hangar e grandes reparos em aeronaves e motores |
| SA | Areia |
| *SAC | Serviço de Aviação Civil |
| *SAI | Saibro |
| SALS | Sistema de iluminação para aproximação (simples) |
| SAN | Sanitário |
| SAP | logo que possível |
| SAR | Busca e salvamento |
| SARPS | Normas e métodos recomendados (ICAO) |
| SAT | Sábado |
| *SATA | Serviços Auxiliares de Transportes Aéreos |
| SATCOM | Comunicação por satélite |
| SB | Direção sul |
| SC | Stratocumulus |
| *SC | Previsão para pouso na forma completa |
| *SCOAM | Seção de Controle de Operações Aéreas Militares |
| SCT | Nuvens esparsas (3 e 4 oitavos) |
| SDBY | Permanecer na escuta ou de reserva |
| SE | Sudeste |
| SEB | Direção sudeste |
| SEC | Segundos |

| | |
|----------|--|
| SECN | Seção |
| SECT | Setor |
| *SECTRAN | Departamento Geral de Sistema de Transporte do Estado do Rio de Janeiro. |
| SELCAL | Sistema de chamada seletiva |
| SEP | Setembro |
| SER | Serviço ou prestando serviço ou servido |
| *SETO | Secretaria de Estado dos Transportes e Obras |
| SEV | Severo (usado para qualificar formação de gelo ou turbulência) |
| SFC | Superfície |
| SGL | Sinal |
| SH *** | Pancadas (usado somente em combinação com uma ou mais das abreviaturas: RA - chuva, SN - neve, PL - pelotas de gelo, GS - granizo pequeno e/ou grãos de neve e GR - granizo, para indicar precipitação do tipo pancada na hora da observação; EX: SHRASN = Pancadas de chuva e neve) |
| SHF | Frequência super alta (3.000 a 30.000 Mhz) |
| SID | Saída padrão por instrumentos |
| SIF | Dispositivo seletor de identificação |
| SIG | Significativo |
| SIGMET | Informação relativa à fenômenos meteorológicos em rota que possam afetar a segurança operacional das aeronaves |
| *SIGWX | Tempo significativo |
| *SIL | Sílica |
| SIMUL | Simultâneo ou simultaneamente |
| SISCEAB | Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro |
| SIWL | Carga sobre roda simples isolada |
| SKC | Céu claro |
| SKED | Horário ou sujeito a horário ou regular |
| SLP | Ponto de limitação de velocidade |
| SLW | Devagar |
| *SM | Milhas Terrestres |
| SMC | Controle de movimento na superfície |
| *SMO | Centro Meteorológico Classe III |
| *SMO-PMR | Secretaria Municipal de Obras - Prefeitura Municipal de Resende |
| SMR | Radar de movimento na superfície |
| SNOWTAN | Uma série especial de NOTAM que notifica a presença ou eliminação condições perigosas, devidas a neve, gelo, neve liquefeita ou água estagnada, associada a neve, neve liquefeita na área de movimento por meio de um formato definido. |
| *SOC | Ponto de início de subida |
| SPECI | Informe meteorológico aeronáutico especial selecionado |
| SPL | Plano de voo suplementar (designador do tipo de mensagem) |

| | |
|--------|--|
| SPOT | Vento instantâneo |
| SQ | Tempestade |
| SQL | Linha de tempestade |
| SR | Nascer-do-sol |
| SRA | Radar de vigilância para aproximação |
| SRE | Radar de vigilância que faz parte do sistema de radar para aproximação de precisão |
| SRG | Curto alcance |
| SRR | Região de busca e salvamento |
| SRY | Secundário |
| SS | Pôr- do- sol |
| SSB | Banda lateral única |
| SSE | Su-sudeste |
| SSR | Radar secundário de vigilância |
| SST | Avião supersônico de transporte |
| SSW | Su-sudoeste |
| ST | Stratus |
| STA | Aproximação direta |
| STAR | Chegada padrão por instrumento |
| STD | Padrão |
| STF | Estratiforme |
| STN | Estação |
| STNR | Estacionário |
| STOL | Decolagem e pouso curtos |
| *STRIP | Faixa de pista |
| STS | “Status” |
| STWL | luz de zona de parada |
| SUBJ | Sujeito a |
| SUN | Domingo |
| SUP | Suplemento AIP |
| SUPPS | Procedimentos suplementares regionais |
| SVC | Mensagem de serviço |
| SVCBL | Praticável ou em condições de serviço |
| *SVH | Salvamento de vidas humanas |
| *SVR | Alcance visual oblíquo |
| SW | Sudoeste |
| SWB | Direção sudoeste |
| *SWH | Carta alta de tempo significativo |
| *SWL | Carta baixa de tempo significativo |
| *SWM | Carta média de tempo significativo |
| SWY | Zona de parada |

| | |
|----------|---|
| SYNOP | Informe meteorológico aeronáutico regular para fins de análise sinética (Código Meteorológico) |
| T | Temperatura |
| *T | Transmite |
| *T | Carta de Tropopausa |
| *T | Avaliação técnica |
| TA | Altitude de transição |
| TAF | Previsão de aeródromo |
| TAIL | Vento de cauda |
| TAM | Mensagem de confirmação de recebimento de instrução técnica |
| *TAM | TAM Linhas Aéreas S/A |
| TAR | Radar de vigilância de área terminal |
| TAS | Velocidade verdadeira |
| TAX | Taxiamento ou táxi |
| *TB | Tabular |
| TC | Ciclone tropical |
| *TCH | Altura de cruzamento de cabeceira |
| TCU | Cúmulus em forma de torres |
| TDO | Tornado |
| *TDW | Roda dupla em tandem |
| TDZ | Zona de contato |
| *TDZE | Elevação da zona de contato |
| TECR | Motivo técnico |
| TEL | Telefone |
| *TELEMIG | Telecomunicações de Minas Gerais |
| TEMP | Informação meteorológica regular de observação em altitude contendo pressão, temperatura, direção e velocidade do vento |
| TEMPO | Temporário ou temporariamente |
| TEND | Previsão do tipo tendência |
| *TER | Terra |
| *TF | Combustível para aeronaves de turbina |
| TFC | Tráfego |
| TGL | Toque e arremetida |
| TGS | Sistema de orientação para taxiamento |
| *TH | Altura de curva |
| THR | Cabeceira |
| THRU | - Através de, até |
| THU | Quinta-feira |
| TIL | Até |
| TIP | Até passar... (lugar) |
| TKOF | Decolagem |

| | |
|-------|---|
| TL | Até (seguido da hora em que se prevê que terminará a mudança meteorológica) |
| TLOF | Área de toque e de elevação inicial |
| TMA | Área de controle terminal |
| TNA | Altitude da curva |
| TNH | Altura da curva |
| TO | Para (lugar) |
| TOC | No topo da subida |
| TODA | Distância utilizável para decolagem |
| TODAH | Distância utilizável para decolagem de helicóptero |
| TOP | No topo da nuvem |
| TORA | Superfície utilizável para decolagem |
| TP | Ponto de curva |
| TR | Rota |
| TRA | Espaço aéreo reservado temporariamente |
| TRANS | Transmite ou transmissor |
| TRL | Nível de transição |
| *TRNS | Transição |
| TROP | Tropopausa |
| TS | Trovoada (usado somente em combinação com uma ou mais das abreviaturas: RA, SN, PL, GS e GR, para indicar trovoadas com precipitação no aeródromo, por ex.: TSSNGR = Trovoada com neve e granizo. Quando usado isoladamente, indicará a ocorrência de trovoada no aeródromo, sem que se observe algum tipo de precipitação) |
| TT | Teletipo |
| TUE | Terça-feira |
| TURB | Turbulência |
| TVOR | VOR terminal |
| TWR | Torre de controle de aeródromo ou controle de aeródromo |
| TWY | Pista de táxi |
| TWYL | Junção de pista de táxi |
| TYP | Tipo de aeronave |
| TYPH | Tufão |
| U | Em aumento (tendência do RVR durante os 10 minutos anteriores) |
| *U | Cartas de vento de altitude |
| *U | Aproveitamento da experiência na utilização de aeronaves (resistência de pavimentos) |
| UAB | Até ser avisado por... |
| UAC | Centro de controle de área no espaço aéreo superior |
| UAR | Rota aérea no espaço aéreo superior |
| UDF | Estação radiogoniométrica de ultra alta frequência |

| | |
|--------|--|
| UFN | Até novo aviso |
| UHDT | Impossível subir devido ao tráfego |
| UHF | Frequência ultra-alta (300 a 3000 MHz) |
| UIC | Centro de informação de voo no espaço aéreo superior |
| UIR | Região superior de informação de voo |
| ULR | Raio de ação ultralongo |
| UNL | Ilimitado |
| UNREL | Inseguro, não confiável |
| U/S | Fora de serviço |
| *USB | Banda lateral superior |
| UTA | Área de controle do espaço aéreo superior |
| UTC | Tempo Universal Coordenado |
| *V | Frequência de emergência em VHF (121.5) |
| VA | Cinzas vulcânicas |
| VAAC | Centro de Avisos de Cinzas Vulcânicas |
| VAC | Carta de aproximação visual |
| VAL | Nos vales |
| VAN | Viatura de controle de pista |
| *VAPI | Indicador visual de trajetória de aproximação |
| VAR | Radiofarol direcional audiovisual |
| VAR | Declinação magnética |
| VASIS | Sistema indicador da rampa de aproximação visual |
| VC | Na vizinhança (usado somente em combinação com as abreviaturas: TS, DS, SS, FG, FC, SH, PO, BLDU, BLSA e BLSN, para indicar que os referidos fenômenos são observados dentro de um raio de 8KM do perímetro do aeródromo, mas não nele; EX: VC FG = Névoa na vizinhança) |
| VCY | Vizinhança, imediações |
| VDF | Estação radiogoniométrica de frequência muito alta |
| *VE | Exceto visual |
| VER | Vertical |
| VFR | Regras de voo visual |
| VHF | Frequência muito alta (30 a 300 MHz) |
| VIS | Visibilidade |
| VLF | Frequência muito baixa (3 a 30 KHz) |
| VLR | Alcance muito longo |
| VMC | Condições meteorológicas de voo visual |
| VNAV | Navegação vertical |
| VOLMET | Informação meteorológica para aeronave em voo |
| VOR | Radiofarol onidirecional em VHF |
| VOT | Equipamento de teste de VOR a bordo |
| VRB | Variável |

| | |
|--------|--|
| VSA | Por referência visual ao solo |
| VSP | Velocidade vertical |
| VTOL | Decolagem e pouso verticais |
| *VWS | Cortante vertical do vento |
| W | Oeste ou longitude oeste |
| W | Branco |
| *W | Pressão alta (pneus) |
| *W | Carta de tempo significativo |
| WAC | Carta aeronáutica mundial OACI 1:1.000.000 |
| WAFIC | Centro Mundial de Previsão de Área |
| WB | Direção oeste |
| WBAR | Luzes da ponta da asa |
| WDI | Indicador de direção do vento |
| WDSRP | Generalizado, difundido |
| WED | Quarta-feira |
| WEF | Efetivado a partir de... |
| WI | Dentro ou dentro de uma margem de... |
| WID | largura |
| WIE | Com efeito imediato |
| WILCO | Cumprirei |
| WIND | Vento |
| WINTEM | Informação meteorológica regular contendo prognóstico de vento e temperatura em altitude |
| WIP | Obras em andamento |
| WKN | Enfraquecer ou enfraquecendo |
| WNW | Oés-noroeste |
| WO | Sem |
| WPT | Ponto significativo |
| WRNG | Aviso |
| WS | Cortante do vento |
| WSPD | Extenso |
| WSW | Oés-sudoeste |
| WT | Peso |
| WTSP | Tromba d'água |
| WX | Condições meteorológicas |
| *WXR | Radar meteorológico |
| X | Cruzar |
| *X | Pressão média (pneus) |
| XBAR | Barra transversal (do sistema de luzes de aproximação) |
| XNG | Cruzando |
| XS | Estática |

| | |
|-------|--|
| Y | Amarelo |
| *Y | Pressão baixa (pneus) |
| YCZ | Área amarela de precaução de pista (iluminação de pista) |
| YR | Seu |
| Z | Tempo universal coordenado (em mensagens meteorológicas) |
| *Z | Pressão muito baixa (pneus) |
| OBS : | As abreviaturas precedidas de asterisco (*) não são as recomendadas pelo Documento 8400 da OACI. |

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO 2

EXTRATO NORMATIVO

2-1 Utilização de Aeródromos

- a. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado por aeronaves civis se não estiver devidamente registrado ou homologado e, ainda, divulgado em pelo menos um dos componentes da Documentação Integrada de Informação Aeronáutica (IAIP). (NR) Portaria DECEA nº 39/SDOP, de 24 de agosto de 2010.
- b. Os aeródromos públicos podem ser utilizados por aeronaves em geral, em caráter comercial ou não, desde que observadas as características físicas e operacionais do aeródromo.
- c. Os aeródromos privados e os aeródromos públicos restritos só podem ser utilizados com permissão de seu proprietário, ressalvados os casos de aeronaves que apresentarem defeitos em voo ou encontrarem condições meteorológicas adversas na rota.
- d. Os aeródromos privados abertos ao tráfego poderão ser explorados comercialmente desde que seus proprietários possuam delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização da SAC-PR.
- e. Os aeródromos privados, independentemente de permissão de seu proprietário, poderão ser utilizados por aeronaves militares, quando o interesse for de segurança nacional ou a necessidade de fiscalização assim o exigir.
- f. O piloto em comando é o responsável quanto à verificação das características físicas e operacionais dos aeródromos ou helipontos envolvidos com o voo.

NOTA 1: Helipontos sobre Plataformas Marítimas – São regulados por normas específicas e dedicados aos serviços e ao apoio às empresas que pesquisam ou exploram reservas petrolíferas na costa brasileira. Essas plataformas geralmente mudam de localização e a natureza das atividades exige operações de helicópteros em condições especiais.

Esses helipontos não serão considerados para efeito de divulgação por meio de publicações de informações aeronáuticas. (NR) – Portaria DECEA nº 63/SDOP, de 21 de outubro de 2009.

2-2 Pousos e Decolagens em Pista-de-Táxi

De acordo com a portaria nº 215/DGAC, de 16 de novembro de 1981, publicada no Diário Oficial nº 225 de 27 de novembro de 1981, pistas-de-táxi poderão ser utilizadas, eventualmente, para pousos e decolagens de aeronaves. Segue o texto da Portaria.

I – As pistas de táxi dos aeroportos abaixo relacionados estão homologadas para operações eventuais de pouso e decolagem em caráter definitivo, respeitadas as seguintes limitações:

1 – Será autorizada a operação nessas pistas somente quando a suspensão das operações aéreas, causadas por problemas na pista de pouso, esteja estimada para uma duração superior a 30 minutos.

2 – Somente poderão ser realizadas operações VFR e IFR no período diurno.

3 – O pouso com uso dos auxílios existentes deverá estar enquadrado na categoria de pouso convencional, não precisão (MDA).

4 – Dependendo da posição da pista, a aeronave fará uso dos auxílios que venham atender a necessidade específica de pouso, sendo que a altura de decisão será função do equipamento envolvido.

5 – O pouso de aeronave, cujo voo esteja sendo conduzido VFR, obedecerá às normas de tráfego aéreo estabelecidas para o aeroporto envolvido.

6 – Somente serão autorizadas a utilizar essas pistas as aeronaves que se enquadrem nas seguintes condições :

6.1 – Aeronaves turboélices, cuja distância máxima do eixo dos motores mais externos entre uma e outra asa seja igual ou inferior a 15m;

6.2 – Aeronaves turbojato até 3 motores, cuja distância máxima do eixo dos motores mais afastadas seja igual ou inferior a 14m;

6.3 – Aeronaves cuja bitola do trem de pouso principal tenha no máximo 9m.

7 – A pintura do número das cabeceiras das pistas e das áreas de toque somente ocorrerá quando a interdição da pista de pouso tiver duração superior a trinta dias.”

II – Relação dos aeródromos com pistas de táxi homologadas

SBBR - BRASÍLIA / Pres. Juscelino Kubitschek, DF

SBKP - CAMPINAS / Viracopos, SP

SBCG - CAMPO GRANDE / Internacional, MS

SBGO - GOIÂNIA / Santo Genoveva, GO

SBPA - PORTO ALEGRE / Salgado Filho, RS

SBGL - RIO DE JANEIRO / Galeão – Antônio Carlos Jobim, RJ

São indicados a seguir as características, mínimos meteorológicos operacionais para pouso (teto e visibilidade), pesos máximos operacionais, observações cabíveis (se houver), aeronaves autorizadas e proibidas de operar nas pistas ora homologadas.

A – BRASÍLIA / Pres. Juscelino Kubitschek, DF

1. Dados da pista de táxi hotel

- 1-1. Designação da pista 11C/29C
1-2. Dimensões da pista 2486m × 23m
1-3. Natureza do piso asfalto
1-4. Resistência do piso PCN 76/F/B/X/T
1-5. Zona de parada da pista 29C 830m × 23m

2. Mínimos meteorológicos operacionais

- 2-1. VFR diurno: Pista 11C/29C
2-2. IFR diurno: Pista 11C 150m × 1500m (VOR-NDB)
Pista 29C..... 200m × 2000m

3. Observações

3-1. Os 830m da Zona de Parada da pista 29C podem ser utilizados para decolagem na pista 11C.

3-2. Obstáculos

- a. Torre do anemômetro, com 8m de altura, situada a 570m aquém da cabeceira 11C e afastada 58,5m à esquerda do eixo da pista;
b. Torre do para-raio, com 8m de altura, situada a 495m aquém da cabeceira 11C e afastada 90m à esquerda do eixo da pista;
c. Poste com refletores, com 21 m de altura, situado a 330m aquém da cabeceira 11C e afastada 230m à direita do eixo da pista.

3-3. Quando da operação da pista 11C/29C, fica interditado parte do pátio militar, correspondente a 105,4m do setor mais próximo da pista 11C/29C, ou seja, até 178m do seu eixo.

4. Aeronaves autorizadas

4-1. Monomotores, bimotores e jatos executivos, pesando até 6,8t; EMB-120; HS-125; DC-3; FH-27; B.737; B.727-100 e B.727-200.

B - CAMPINAS / Viracopos, SP

1. Dados da pista de táxi charlie

- 1-1. Designação da pista 15R/33L
- 1-2. Dimensões da pista 3240m × 23m
- 1-3. Natureza do piso asfalto
- 1-4. Resistência do piso PCN 56/F/B/X/T

2. Mínimos meteorológicos operacionais

- 2-1. VFR diurno: Pistas 15R/33L
- 2-2. IFR diurno: Pista 15R..... 120m × 2400m (NDB-VOR)
 Pista 33L.....120m × 2000m (NDB-VOR)

3. Aeronaves autorizadas

- 3-1. Monomotores, bimotores e jatos executivos, pesando até 6,8t; EMB-120; HS-125; DC-3; FH-27; B-737; B.727-100 e B.727-200.

C - CAMPO GRANDE / Internacional, MS

1. Dados da pista de táxi charlie

- 1-1. Designação da pista 06L/24R
- 1-2. Dimensões da pista 2500m × 23m
- 1-3. Natureza do piso asfalto
- 1-4. Resistência do piso PCN 48/F/B/X/T

2. Mínimos meteorológicos operacionais

- 2-1. VFR diurno: Pistas 06L/24R
- 2-2. IFR diurno: Pistas 06L/24R..... Conforme estabelecido nos procedimentos em vigor.

3. Aeronaves autorizadas

- 3-1. Monomotores, bimotores e jatos executivos, pesando até 6,8t; EMB-120; HS-125, DC-3; FH-27; B-737; B.727-100 e B.727-200.

D - GOIÂNIA / Santa Geneveva, GO

1. Dados da pista de táxi alfa

- 1-1. Designação da pista14R/32L
1-2. Dimensões da pista 1750m × 23m
1-3. Natureza do piso asfalto
1-4. Resistência do piso PCN 34/F/B/X/T

2. Mínimos meteorológicos operacionais

- 2-1. VFR diurno: Pista 14R/32L

3. Observações

3-1. A utilização da pista de táxi 14R/32L, para pouso e decolagem está condicionada a não haver aeronaves estacionadas no pátio I, defronte ao terminal de passageiros, exceto nas posições laterais números 1e 6 bem como nas posições localizadas próximas ao hangar posicionado a sudeste do terminal de passageiros.

3-2. Obstáculos

- a. Hangar da AEROTEC com 9m de altura, situado a 160m da cabeceira 14R e afastado 90m à direita do eixo da pista;
- b. Poste de iluminação do pátio, com 22m de altura, situado próximo ao terminal de passageiros a cerca de 93,50m do eixo da pista.
- c. Hangar da EMSA com 10m de altura, situado a 380m da THR 32L e afastado 115m à esquerda do eixo da pista.
- d. Hangar para estacionamento de aeronaves (INFRAERO), com 9M altura, situado a 280M da THR 14R e afastado 88m à direita do eixo da pista.

4. Aeronaves autorizadas

- 4-1. Estão autorizados os pousos de aeronaves à reação até o porte do B-727-100, desde que o ACN das mesmas seja menor ou igual a 34.

E - PORTO ALEGRE / Salgado Filho, RS**1. Dados da pista de táxi delta**

- 1-1. Designação da pista 11L/29R
1-2. Dimensões da pista 1235m × 23m
1-3. Natureza do piso asfalto
1-4. Resistência do piso PCN 18/F/C/X/T

2. Mínimos meteorológicos operacionais

- 2-1. VFR diurno: Pista 11L/29R.....450m × 5000m

3. Observações

3-1. Quando da operação da pista 11L/29R, fica interditado parte do pátio civil; visto que as aeronaves deverão utilizar-se somente das áreas próximas ao terminal de carga e casa de força, a fim de livrar a rampa de transição.

3-2. Os seguintes Obstáculos devem ser observados:

A edificação do serviço contra-incêndio, distante cerca de 90m do eixo da pista, fere a rampa de transição

3-3. A cabeceira 11L foi afastada de 365m a fim de livrar obstáculos que feriam o plano da zona de proteção.

4. Aeronaves autorizadas

4-1. Monomotores, bimotores e jatos executivos, pesando até 6,8t; EMB-120; HS-125; DC-3; FH-27.

F - RIO DE JANEIRO / Galeão – Antônio Carlos Jobim, RJ

1. Dados da pista de táxi bravo

- 1-1. Designação da pista 15L/33R
1-2. Dimensões da pista 2487m × 22m
1-3. Natureza do piso concreto
1-4. Resistência do piso PCN 46/R/A/
W/T
1-5. Zona de parada 60m x 62m

2. Pista de táxi november

- 2-1. Designação da pista 10R/28L
2-2. Dimensões da pista 3583m x
22m
2-3. Natureza do piso concreto
2-4. Resistência do piso PCN 46/R/A/W/T
2-5. Zona de parada 60m x 62m

3. Mínimos meteorológicos operacionais

- 3-1. VFR diurno: Pistas 10R/28L e 15L/33R
3-2. IFR : inexistente

2-3 Procedimentos de Entrada em Espera

A entrada para a espera padrão (órbita) será feita conforme o rumo em relação aos três setores de entrada mostrados nas figuras abaixo, admitindo-se uma zona de flexibilidade de 5° em ambos os lados dos limites dos setores.

a. Procedimento para o setor um (1) - (entrada paralela)

(1). Ao atingir o fixo de espera, girar para afastar-se num rumo paralelo à perna de aproximação durante o período de tempo adequado.

(2). Girar à esquerda para interceptar o rumo da perna de aproximação ou para retornar ao fixo.

(3). Ao atingir pela segunda vez o fixo de espera, girar à direita e entrar na órbita.

b. Procedimento para o setor dois (2) - (entrada deslocada)

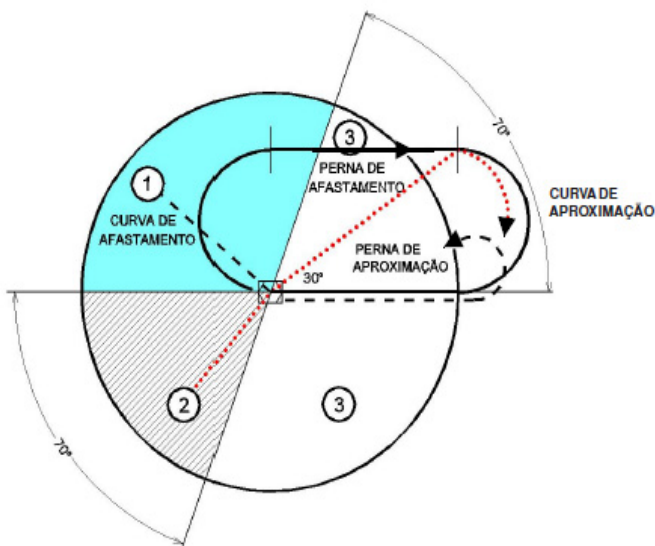
(1) Ao atingir o fixo de espera, seguir um rumo que forme um ângulo de 30° graus ou menos, com a trajetória da perna de aproximação.

(2) Continuar durante o período de tempo adequado.

(3) Girar à direita para interceptar o rumo da perna de aproximação e entrar na órbita.

c. Procedimento para o setor três (3) - (entrada direta)

Ao atingir o fixo de espera girar à direita e entrar na órbita.



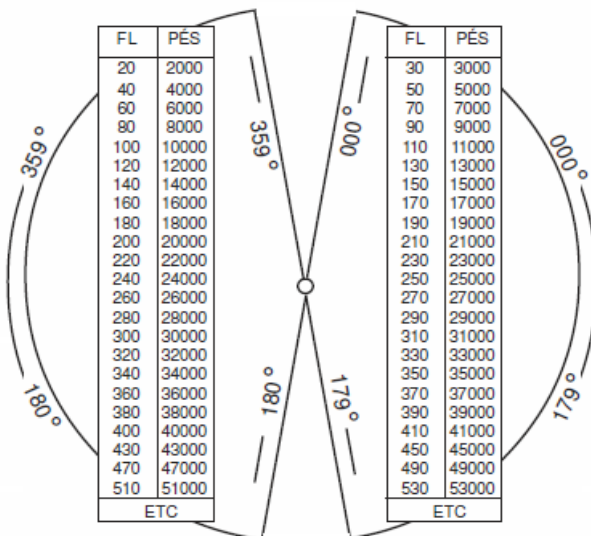
2-4 NÍVEIS DE CRUZEIRO

Os níveis de cruzeiros utilizáveis para voar em rota ATS ou fora delas, constam nas tabelas abaixo, em função do rumo magnético a ser voado, exceto:

- a) Quando autorizado em contrário pelo respectivo ACC;
- b) Para possibilitar a continuidade de níveis ao longo de alguns trechos de rota previstos nas Cartas de Rota (ENRC), que apresentam os níveis mínimos invertidos em relação aos da tabela. Nestes casos, deverão ser selecionados níveis contidos no mesmo semicírculo de rumos magnéticos do nível mínimo estabelecido para a rota no sentido de voo desejado.
- c) Nas rotas ATS que, por necessidades operacionais, apresentam sentidos predeterminados nas ENRC, terão todos os níveis, que poderão ser utilizados nas mesmas.
- d) Nas aerovias de mão única, todos os níveis estão disponíveis, independente do quadrante a ser voado.

a : Para voos IFR

Altímetro : 1013.2 HPA 29.92 POL 760 MM RUMOS MAGNÉTICOS



b : Para voos VFR

Altímetro : 1013.2 HPA 29.92 POL 760 MM RUMOS MAGNÉTICOS

