



Aero Brasil



Manual de procedimento padrão Standard Operating Procedures GERAL

Junho 2022

1- SEJA BEM-VINDO A BORDO!

Se você caro Comandante, recebeu este guia, significa que você agora faz parte da Aero Brasil! É um imenso prazer ter você em nossa tripulação.

Para que possamos apertar os cintos, decolar e fazer amigos, fizemos este manual de procedimentos para que tudo possa dar certo em sua jornada em nossa VA.

2-CONSIDERAÇÕES GERAIS

Para que todos possamos ter um ambiente virtual de voo saudável, divertido e educativo, inclusive durante revoadas, seja utilizando o aplicativo Discord e nas lives do Canal Perna do Vento e sem esquecer das redes IVAO e VATSIM.

Seguem algumas considerações importantes:

- **Manter sempre a cordialidade para com todos, evite palavrões na fonia e Discord;**
- **Seja paciente;**
- **Ser organizado, tanto com seu planejamento de voo quanto o equipamento que vai operar;**
- **PIRATARIA e afins não recomendamos e muito menos incentivamos;**
- **Se prepare com calma, sem pressa, afinal de contas a diversão é o foco;**
- **Ao conectar no GATE, verifique se o mesmo não esta ocupado, caso esteja mude para um livre;**
- **Verifique se tudo esta ok: check de rádio nos aplicativos (Altitude, ivap, vpilot, xpilot ou swift)**
- **Fale com clareza e o necessário com o ATC;**
- **Espere o colega piloto cotejar antes de falar, assim evita a modulação;**
- **INACEITÁVEL QUALQUER TIPO DE RECLAMAÇÃO sobre os ATC's durante a fonia inclusive nas lives e Discord;**
- **NÃO reclame do ATC em nenhuma das fases, seja delivery, solo, torre e centro;**

3-REGRAS DA AERO BRASIL

Da Companhia

1) A AeroBrasil é uma organização sem fins lucrativos para simulação de vôo de forma virtual.

1.i) As vagas são livres a depender do volume de pilotos ativos e são gratuitas.

1.ii) Somos homologados rede IVAO (<https://ivao.aero> e <https://br.ivao.aero>),

portanto é obrigatório no ato do cadastro, que seja inserido o seu VID (ID Ivao), sendo que a falta deste invalidará o cadastro.

Do Cadastro

2) Para ser um comandante AeroBrasil, é necessário ter cadastro ativo na IVAO.

2.i) A solicitação de cadastro pode ser feita através do formulário "Venha voar conosco" na página principal deste site.

2.ii) Os pilotos não devem estar cadastrados em outras VA's.

2.iii) Os pilotos devem ter pelo menos 50 (cinquenta) horas de voo online comprovadas através do ID.

2.iv) O prazo para aprovação é de até 30 dias corridos, costumeiramente ocorrendo em até 5 dias úteis.

Da permanência e conduta

3) Após o ingresso, o usuário receberá um e-mail com instruções iniciais e terá um prazo de 10 (Dez) dias corridos para realizar seu primeiro voo, caso contrário, o sistema irá excluir automaticamente seu cadastro.

3.i) Para manter-se ativo, deverão ser realizados pelo menos 1 voo a cada 30 (trinta) dias. Caso isto não ocorra, a conta será inativada automaticamente. A AeroBrasil se resguarda ao direito de exclusão dos dados de usuários/pilotos inativos sem qualquer comunicação ou preservação dos dados ora existentes.

3.ii) Utilize sempre o seu callsign e lembre-se de utilizar as pinturas da Companhia durante os vôos, e as MTLs (bibliotecas de pinturas utilizadas pela IVAO). Você pode obtê-las sem qualquer custo na sessão de Downloads. *(Esta obrigação é cessada caso a empresa não tenha disponibilizado tais artefatos.)*

3.iii) Caso vá se ausentar por um período superior a 30 (trinta) dias, sinalize ao Staff para que possamos ajustar as operações da Companhia.

3.iv) O cadastro é pessoal e intransferível. Caso seja repassado a outra pessoa o usuário será banido.

3.v) Não aceitamos agressão verbal a nenhum dos nossos, bem como nenhum das redes, caso ocorra o usuário agressor será banido e seu possível regresso será avaliado individualmente.

3.vi) Não é permitida a publicação de conteúdo adulto, político ou religioso nos canais de comunicação da AeroBrasil.

3.vii) Não serão aceitas simulações de acidentes, especialmente os envolvendo situações reais e/ou passadas, bem como o voo com callsign de aeronaves acidentadas com vítimas fatais. Caso ocorra o usuário terá a conta suspensa para investigação interna.

Dos voos

4) Aqui na AeroBrasil você pode simular de acordo com o que você deseja, teremos simulações muito próximas de uma aviação real, e também ficamos felizes em você simular para aprender! Não discriminamos pilotos iniciantes ou entusiastas, e amamos os que sabem e podem ensinar! Lembrando do item (2.vi).

4.i) A AeroBrasil utiliza o smartCARS como ferramenta para registro dos voos e você poderá baixá-lo na sessão de Downloads.

4.ii) Após o envio do PIREP, ele estará em análise por um dos staffs responsáveis.

4.iii) Estaremos atentos a parâmetros como Pausa no simulador, Utilização do modo Slew, Callsign que não seja o seu, ausência de pintura quando a mesma existir (conf. item 1.iii) e outros que caracterizem que o piloto está burlando. No momento estes são os itens que irão invalidar o seu PIREP além do limite de -800Fpm no pouso.

4.iv) Vôos com duração superior a 2 horas somente serão aprovados caso tenha utilizado o sistema SmartCARS ou via Pirep Manual obrigatoriamente acompanhado do Tracker do vôo no campo comentário.

4.v) Vôos internacionais devem ser feitos online, a realização do mesmo de forma offline pode acarretar na rejeição do Pirep.

4.vi) Os Vôos devem ser realizados com aeronaves contidas na frota da AeroBrasil, o não cumprimento desta pode acarretar na rejeição do Pirep.

Para mais regras acesse: www.voeaerobrasil.com/regras-rules

4-FRASEOLOGIA

CONCEITUAÇÃO (Retirado ICA-100-12).

A fraseologia é um procedimento estabelecido com o objetivo de assegurar a uniformidade das comunicações radiotelefônicas, reduzir ao mínimo o tempo de transmissão das mensagens e proporcionar autorizações claras e concisas.

Este conceito é simples entendimento, reduzir ao mínimo o tempo de transmissão com clareza e objetividade nas comunicações.

Utilizar a fraseologia corretamente mantém a fonia limpa, clara e sempre direcionada e objetiva tanto para os pilotos na frequência quanto para o controlador.

NOTA IMPORTANTE: No real os pilotos possuem uma coordenação com o controle com tranquilidade e sem atropelamento na fonia, evite ao máximo começar a chamar o controle quando o mesmo está em comunicação com outra aeronave.

O piloto em comando deverá repetir (cotejar) totalmente as autorizações ou instruções contidas nas seguintes mensagens emanadas dos órgãos ATC:

a) autorizações (para):

- **Entrar na pista em uso;**
- **Pousar;**
- **Decolar;**
- **Cruzar a pista em uso;**
- **Regressar pela pista em uso;**
- **Condicionais; e**
- **de níveis de vôo ou altitudes.**

b) instruções de:

- proas e velocidades;
- ajuste do altímetro;
- código SSR(Transponder);
- e - pista em uso.

NOTA: Se um piloto repetir uma autorização ou instrução de maneira incorreta, o controlador transmitirá a palavra “negativo” seguida da versão correta.

Não devem ser utilizadas palavras que:

a) em virtude de sua semelhança fonética, possam gerar confusão no entendimento.

4.1 - ALFABETO FONÉTICO

Quando for necessário soletrar, em radiotelefonia, nomes próprios, abreviaturas de serviços e palavras de pronúncia duvidosa, usa-se o alfabeto fonético que se apresenta a seguir:

LETRA - PRONÚNCIA

A – ALFA	N – NOVEMBER
B – BRAVO	O – OSCAR
C – CHARLIE	P – PAPA
D – DELTA	Q – QUEBEC
E - ECHO	R – ROMEU
F – FOXTROT	S – SIERRA
G – GOLF	T – TANGO
H - HOTEL	U – UNIFORM
I - INDIA	V – VICTOR
J – JULIET	W – WHISKEY
K – KILO	X – X-RAY
L – LIMA	Y – YANKKE
M – MIKE	Z – ZULU – ZULU

NÚMEROS ALGARISMO - PORTUGUÊS – INGLÊS

0 – ZERO	ZERO
1 – UNO	ONE
2 – DOIS	TWO
3 – TRÊS	THREE
4 – QUATRO	FOUR
5 – CINCO	FIVE
6 – MEIA	SIX
7 – SETE	SEVEN
8 – OITO	EIGHT
9 – NOVE	NINER

NOTA: A distância de 6 NM deve ser pronunciada meia dúzia de milhas com a finalidade de evitar-se o entendimento de meia milha (0,5NM).

NÚMEROS INTEIROS

Os números inteiros serão transmitidos, pronunciando-se todos os dígitos separadamente. Exemplos:

NÚMERO - PORTUGUÊS - INGLÊS

- 10 - UNO ZERO - ONE ZERO
- 75 - SETE CINCO - SEVEN FIVE
- 100 - UNO ZERO ZERO - ONE HUNDRED
- 583 - CINCO OITO TRÊS - FIVE EIGHT TREE
- 600 - MEIA ZERO ZERO - SIX HUNDRED
- 5000 - CINCO MIL - FIVE THOUSAND
- 7600 - SETE MEIA ZERO ZERO - EVEN THOUSAND SIX HUNDRED
- 8547 - OITO CINCO QUATRO SETE - EIGHT FIVE FOUR SEVEN
- 11000 - UNO UNO MIL - ONE ONE THOUSAND
- 25000 - DOIS CINCO MIL - TWO FIVE THOUSAND
- 28700 - DOIS OITO ZETE ZERO - TWO EIGHT THOUSAND SEVENHUNDRED
- 38143 - TRÊS OITO UNO QUATRO TRÊS - THREE EIGHT ONE FOUR THREE

Os milhares redondos serão transmitidos pronunciando-se o(s) dígito(s) correspondente(s) ao número de milhares, seguido(s) da palavra MIL (em português) e THOUSAND (em inglês).

Exemplo:

NÚMERO – PORTUGUÊS - INGLÊS • 5000 - CINCO MIL - FIVE THOUSAND

Somente em inglês, as centenas redondas serão transmitidas pronunciando-se o dígito correspondente ao número de centenas seguido da palavra HUNDRED.

Exemplo:

NÚMERO – PORTUGUÊS - INGLÊS • 300 - TRÊS ZERO ZERO - THREE HUNDRED

NÚMEROS DECIMAIS

Os números que contenham decimal serão transmitidos conforme estabelecido em 15.6, pronunciando-se a palavra decimal em lugar da vírgula.

NOTA: Excetua-se desta regra a expressão de número Mach (ver item Velocidade abaixo) Exemplo:

NÚMERO - PORTUGUÊS - INGLÊS

- 119,75 - UNO UNO NOVE DECIMAL SETE CINCO - ONE ONE NINE DECIMAL SEVEN FIVE

HORAS

Normalmente, quando se transmitirem horas, somente serão indicados os minutos.

Deverá ser pronunciado cada dígito separadamente. Quando houver possibilidade de confusão, deverá ser incluída a hora.

Exemplos:

HORA – PORTUGUÊS – INGLÊS

- 0920 - DOIS ZERO OU ZERO NOVE DOIS ZERO - TWO ZERO or ZERO NINE TWO ZERO

HORA – PORTUGUÊS - INGLÊS

- 1643 - QUATRO TRÊS OU UNO MEIA QUATRO TRÊS - FOUR THREE OR ONE SIX FOUR THREE

NÍVEL DE VÔO

As informações referentes a níveis de vôo deverão ser transmitidas como um conjunto composto de três algarismos. Exemplos:

NÍVEL DE VÔO - PORTUGUÊS - INGLÊS

- FL040 - NÍVEL DE VÔO ZERO QUATRO ZERO - FLIGHT LEVEL ZERO FOUR ZERO
- FL210 - NÍVEL DE VÔO DOIS UNO ZERO - FLIGHT LEVEL TWO ONE ZERO

VELOCIDADE

As informações referentes às velocidades deverão ser transmitidas em algarismos separados, seguidos da unidade de velocidade utilizada (NÓS, QUILOMETROS ou MACH).

Exemplos:

VELOCIDADE - PORTUGUÊS - INGLÊS

- 250 Kt - DOIS CINCO ZERO NÓS - TWO FIVE ZERO KNOTS
- 130 Km/h - UNO TRÊS ZERO QUILOMETROS POR HORA - ONE THREE ZERO KILOMETRESPER HOUR
- MACH 0.86 - MACH ZERO PONTO OITO MEIA - MACH ZERO POINT EIGHT SIX

MARCAÇÃO, RUMO E PROA

As informações de marcações relativas, rumos e proas deverão ser transmitidas em graus magnéticos, compostas de três algarismos. Exemplos:

INFORMAÇÃO - PORTUGUÊS - INGLÊS

- Marcação 360° - MARCAÇÃO TRÊS MEIA ZERO - BEARING THREE SIX ZERO
- Rumo 005° - RUMO ZERO ZERO CINCO - COURSE ZERO ZERO FIVE

- Proa 035º - PROA ZERO TRÊS CINCO - HEADING ZERO THREE FIVE

AJUSTE DE ALTÍMETRO, PISTA EM USO E TRANSPONDER Exemplos:

INFORMAÇÃO – PORTUGUÊS - INGLÊS

- Ajuste de altímetro 1017 - AJUSTE DE ALTÍMETRO (ou QNH) UNO ZERO UNO SETE - ALTIMETER (or ALTIMETER SETTING or QNH) ONE ZERO ONE SEVEN
- Pista 09 - PISTA ZERO NOVE - RUNWAY ZERO NINE
- Pista 23 L - PISTA DOIS TRÊS ESQUERDA - RUNWAY TWO THREE LEFT
- Transponder 4321 - TRANSPONDER QUATRO TRÊS DOIS UNO - SQUAWK FOUR THREE TWO ONE

DIREÇÃO E VELOCIDADE DO VENTO

As informações de vento deverão ser fornecidas em termos de direção e velocidade. A direção é composta de três algarismos precedidos da palavra VENTO (em português) e WIND (em inglês) e acrescidos do vocábulo GRAUS (em português) e DEGREES (em inglês).

A velocidade é composta de dois algarismos acrescidos do vocábulo NÓS (em português) e KNOTS (em inglês). **Os algarismos serão pronunciados separadamente. NOTA: As informações de velocidade do vento inferiores a 1 (um) Nó serão transmitidas como vento calmo.**

Exemplo:

INFORMAÇÃO – PORTUGUÊS -INGLÊS

- Vento 220º/10 kt - VENTO DOIS DOIS ZERO GRAUS, UNO ZERO NÓS - WIND TWO TWO ZERO DEGREES, ONE ZERO KNOTS

INDICATIVO DE CHAMADA DAS AERONAVES

Os indicativos de chamada poderão ser compostos de:

- a) caracteres correspondentes à matrícula da aeronave; Ex: (PR-JHC) - PAPA ROMEU JULIETT HOTEL CHARLIE
- b) designador telefônico da empresa seguido dos três últimos caracteres da matrícula da aeronave; Ex.: (ABS AJH) - AEROBRASIL ALFA JULIETT HOTEL

OBS: ICAO da VA pode ser também: ABS = ALFA BRAVO SIERRA

- c) designador telefônico da empresa seguido da identificação do vôo; e Ex.: (ABS 9511) - AEROBRASIL NOVE CINCO UNO UNO / NINER FIVE ONE ONE

Sempre deverão ser usados indicativos completos de chamadas radiotelefônicas ao se estabelecerem as comunicações.

INDICATIVO DE CHAMADA DOS ÓRGÃOS ATS (ATC)

Deverão ser utilizados os indicativos de chamada, a seguir especificados, seguidos do nome da localidade, para indicar o órgão ATS ou posição operacional, envolvido nas comunicações radiotelefônicas da localidade em causa.

ÓRGÃO - PORTUGUÊS - INGLÊS

Centro de Controle de Área CENTRO (nome) (name) CENTRE

Controle de Aproximação CONTROLE (nome) (name) APPROACH CONTROL

Torre de Controle de Aeródromo TORRE (nome) (name) TOWER

Estação Aeronáutica RÁDIO (nome) (name) RADIO

Estação Radiogoniométrica(DF)

RECALADA (nome) (name) HOMER

Controle de Solo SOLO (nome) (name) GROUND

Autorização de Tráfego TRÁFEGO (nome) (name) CLEARANCE DELIVERY

DESIGNADORES DE ROTAS ATS (ATC)

Serão transmitidos, utilizando-se o alfabeto e os algarismos padronizados exceto os prefixos K, U e S, que serão pronunciados da seguinte forma:

- a) **K** -KOPTER;
- b) **U** -UPPER; e
- c) **S** –SUPERSONIC.

4.2 - UTILIZANDO A FRASEOLOGIA

É importante saber que o idioma internacional é o INGLÊS e que é de extrema importância praticar o inglês, inclusive deixando em segundo plano o português, pois a partir de 2008, as autoridades aeronáuticas exigirão que todos falem inglês pelo menos de nível intermediário.

OBS: A PARTE EM ESPANHOL CITADA NESTE MANUAL, FOI DISPONIBILIZADAS PARA AQUELES QUE GOSTAM DE VOAR ENTRE OS PAÍSES DA AMÉRICA LATINA E PAÍSES QUE FALAM ESPANHOL.

Bom, para simplificarmos o manual vou exemplificar um voo de Curitiba para São Paulo entre um Piloto e Cada posição de Controle.

Para realizar outros vôos basta alterar os dados necessários e manter a fraseologia corretamente. Primeiro será em português, segundo em inglês, e depois em espanhol, identificadas da seguinte forma:

PORTUGUES = EM NEGRITO E COR VERMELHO ESCURO

INGLÊS = EM ITÁLICO

ESPAÑHOL = EM VERDE ESCURO

Já com a aeronave preparada, plano de vôo preenchido e enviado, iniciamos o contato com o órgão ATC responsável pela autorização.

COM O SOLO CURITIBA

Poderá haver o Clearance Delivery (Autorização de tráfego), caso haja, chame-o para a autorização do plano de vôo.

PRJTS>Boa tarde Solo Curitiba, Papa Romeo Juliet Tango Sierra.

PRJTS>Good Evening Curitiba Ground, Papa Romeo Juliet Tango Sierra.

PRJTS> Buenas tardes Curitiba Roda dura, Papa Romeo Juliet Tango Sierra

SBCT_GND> Papa Romeo Juliet Tango Sierra, Solo Curitiba, boa tarde prossiga.

SBCT_GND> Papa Romeo Juliet Tango Sierra, Curitiba Ground, good evening, go ahead.

SBCT_GND>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, Curitiba Roda dura, buenas tardes prosiga.

*Após o primeiro contato tanto o controlador, quanto o piloto, podem utilizar somente pelas 3 últimas letras do seu CALLSIGN ou somente pelo número do vôo.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, solicitou autorização para São Paulo, Nível de Vôo dois, nove, zero, está ciente da Informação Delta.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, request Flight Plan Clearance to São Paulo, Flight level two nine zero, roger DELTA information.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, solicita autorizacion de plan de vuelo a San Paulo, nivel de vuelo cero nueve cero, informacion DELTA copiada

NOTA> Delta, é a informação ATIS recebida pelo IVAP quando você seleciona a frequência do controle, no final desta informação consta: Confirm information DELTA on initial contact(Confirme informação Delta no contato inicial).

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, plano de vôo recebido, aguarde cópia.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, Flight Plan received, standby for copy.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, plan de vuelo recibido, aguarde para copiar

Neste momento o piloto aguarda a cópia conforme instrução do ATC.

DICA: Para aqueles que não tem a prática de decorar as autorizações de plano de vôo, uma dica é abrir o bloco de notas, e preencher alguns itens do seu plano de vôo como Destino, Nível, Aerovia, Pista em Uso (essa informação você observa no átis em Take-off rwy XX) e quando o controlador passar as informações de saída, transição, restrição de altitude, transponder e frequência do controle de saída, você vai anotando elas e depois coteje.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, pronto para a cópia?

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, ready to copy?

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, ¿esta listo para copiar?

PRJTS>Pronto para a cópia Juliet Tango Sierra.

PRJTS>Ready to copy, Juliet Tango Sierra.

PRJTS>Listo para copiar, Juliet Tango Sierra

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, autorizado São Paulo, Nível de Vôo dois nove zero, via Upper Whiskey quatro sete, pista em uso uno cinco, saída Paranaguá uno, transição Negus, acione transponder, três uno zero zero, frequência do controle de saída em uno uno nove, decimal nove cinco, coteje. (ATENÇÃO CONTROLADORES: Coteje, e não Corteje).

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, cleared as field São Paulo, flight level two nine zero, via Upper Whiskey four seven, runway in use one five, departure Paranaguá one, negus transition, sqawk three one zero zero, frequency of Curitiba Approach on one one nine, decimal nine five, read back.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, autorizado como límite San Paulo via upper whisky cuatro siete, despegue pista uno cinco, salida Paranaguá uno, transicion negus, responda en tres uno cero cero, frecuencia de Curitiba aproximación en uno uno nueve decimal nueve cinco, colacione.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado São Paulo, Nível dois nove zero, via Upper Whiskey quatro sete, pista em uso uno cinco, saída Paranaguá uno, transição Negus, transponder, três uno zero zero, frequência do controle de saída em uno uno nove, decimal nove cinco.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, cleared as filed São Paulo, flight level two nine zero, via Upper Whiskey four seven, runway in use one five, departure Paranaguá one, negus transition, sqawk three one zero zero, frequency of Curitiba Approach on one one nine, decimal nine five

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado como límite San Paulo via upper whisky cuatro siete, despegue pista uno cinco, salida Paranaguá uno, transicion negus, responde en tres uno cero cero, frecuencia de Curitiba aproximación en uno uno nueve decimal nueve cinco, colacione.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, cotejamento correto, informe pronto para pushback e acionamento

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, read back is correct, inform when ready to push-back and start-up.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, coloción correcta informe cuando esté listo para puesta en marcha y retroceso.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Informará pronto para push back e acionamento.

PRJTS> Juliet Tango Sierra, I will inform when ready to pushback and start-up.

PRJTS>Juliet Tango, Sierra Informaré listo para puesta en marcha y retroceso.

NOTA: O correto de se dizer é “pronto para pushback e acionamento” e não “pronto para acionar e puxar”.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, pronto para pushback e acionamento.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, ready to pushback and start-up

PRJTS>Juliet Tango Sierra, listo para puesta en marcha y retroceso.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, autorizado pushback e acionamento, chame quando pronto para taxi.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, pushback and start-up is aproved, call me when ready to taxi.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, puesta en marcha y retroceso aprobados, llameme listo para rodar.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado pushback e acionamento chamará para o táxi.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, cleared pushback and start-up, i will call when ready to taxi.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado a puesta en marcha y retroceso, lo llamaré listo para rodar.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, pronto para o taxi, com quatro pessoas a bordo, três horas de autonomia, alternando Campinas.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, ready to taxi, with four persons on board, three hours of autonomy/endurance, alternating Campinas.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, listo para rodar, con cuatro personas a bordo, tres horas de autonomia, alternativa Campinas.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, autorizado taxi via Pátio, taxiways Alfa e Charlie, até o ponto de espera pista uno cinco, Ajuste/altímetro/QNH 1015, aproximando do ponto de espera, contate a Torre Curitiba, frequência uno uno oito, decimal cinco cinco.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, cleared taxi via Apron, taxiways Alfa and Charlie, at holding short runway one five, altimeter settings/QNH one zero one five, approaching holding point, contact Curitiba Tower, frequency, one one eight, decimal five five.

SBCT_GND>Juliet Tango Sierra, autorizado rodaje via plataforma, calles de rodaje Alfa y Charlie, al punto de espera de la pista uno cinco, altímetro/qnh en uno cero uno cinco, alcanzando punto de espera contacte con Curitiba Torre frecuencia, uno uno ocho decimal cinco cinco.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado taxi via patio, taxiways Alfa e Charlie, até o ponto de espera pista uno cinco, ajuste uno zero uno cinco, aproximando do ponto de espera, chamará a Torre Curitiba frequência uno uno oito, decimal cinco cinco.

PRJTS>Cleared taxi via Apron, taxiways Alfa and Charlie, at holding point runway one five, QNH one zero one five, approaching holding point, contact Curitiba Tower, frequency one one eight, decimal five five.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado rodaje via plataforma , calles de rodaje Alfa y Charlie, al punto de espera de la pista uno cinco, altímetro/qnh en uno cero uno cinco, alcanzando punto de espera contacte con Curitiba Torre frecuencia, uno uno ocho decimal cinco cinco.

COM A TORRE DE CONTROLE CURITIBA

PRJTS>Torre Curitiba boa tarde, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, no ponto de espera pista uno cinco.

PRJTS>Curitiba Tower, good evening, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, holding point runway one five, ready to takeoff.

PRJTS> Curitiba Torre, buenas tardes Papa Romeo Juliet Tango Sierra, en el punto de espera pista uno cinco, listo para despegue.

SBCT_TWR>Boa tarde Papa Romeo Juliet Tango Sierra, Torre Curitiba, autorizado alinhar pista uno cinco, chame alinhado e pronto para decolagem.

SBCT_TWR>Good evening Papa Romeo Juliet Tango Sierra, Curitiba Tower, cleared line up runway one five, call ready to takeoff.

SBCT_TWR> Buenas tardes Papa Romeo Juliet Tango Sierra, Curitiba Torre, autorizado a alinear con pista uno cinco llame listo para despegue.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado alinhar pista uno cinco, chamará pronto para decolagem.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, cleared line up runway one five, i will call ready to takeoff.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado a alinear con pista uno cinco, llamaré listo para despegue.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, alinhado e pronto para decolagem.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, ready to takeoff.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, listo para despegue.

SBCT_TWR>Juliet Tango Sierra, livre decolagem pista uno cinco, vento uno meia zero graus, zero meia nós, após a decolagem contato Controle Curitiba em uno uno nove decimal, nove cinco.

SBCT_TWR>Juliet Tango Sierra, cleared to takeoff runway one five, wind one six zero degrees, zero six knots, after takeoff, contact Curitiba Approach on one one nine, decimal nine five.

SBCT_TWR>Juliet Tango Sierra, autorizado a despegar pista uno cinco, vientos de los uno seis cero grados cero seis nudos, posterior al despegue contacte con Curitiba aproximación en uno uno nueve decimal nueve cinco.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, livre decolagem pista uno cinco, após decolagem controle Curitiba em uno uno nove, decimal nove cinco.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, cleared takeoff runway one five, after takeoff, Curitiba Approach on one one nine, decimal nine five.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, autorizado a despegar pista uno cinco, posterior al despegue Curitiba Aproximación en uno uno nueve decimal nueve cinco.

COM O CONTROLE CURITIBA

PRJTS>Controle Curitiba, boa tarde, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, decolado pista uno cinco, perfil Paranaguá uno. Na sua escuta.

PRJTS>Curitiba Approach, good evening, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, takeoff runway one five, Paranaguá one departure, with you.

PRJTS>Curitiba Aproximación, buenas tardes, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, despegue pista uno cinco, salida Paranaguá uno con usted.

SBWT_APP>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, boa tarde, contato radar na decolagem, suba e mantenha nível dois nove zero, perfil Paranaguá uno, sob vigilância radar.

SBWT_APP>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, good evening, radar contact on departure, climb and maintain flight level two nine zero, Paranaguá one, under radar surveillance.

SBWT_APP>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, buenas tardes, contacto radar en salida, ascienda y mantenga nivel de vuelo dos nueve cero, Paranaguá uno, bajo control radar.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, subir e manter nível dois nove zero no perfil Paranaguá uno sob vigilância radar.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, climb and maintain flight level two nine zero, departure Paranaguá one, under radar surveillance.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, ascienda y mantenga nivel de vuelo dos nueve cero, Paranaguá uno, bajo control radar.

SBWT_APP>Juliet Tango Sierra, serviço radar terminado, contato Centro Curitiba em uno dois três, decimal sete zero, boa tarde.

SBWT_APP>Juliet Tango Sierra, radar service terminated, contact Curitiba Centre on one two three, decimal seven zero, good evening.

SBWT_APP>Juliet Tango Sierra, servicio radar terminado, contacte con Curitiba Centro en uno dos tres decimal siete cero, buenas tardes.

COM O CENTRO CURITIBA

PRJTS>Centro Curitiba em uno dois três, decimal sete zero, boa tarde, Juliet Tango Sierra.

PRJTS>Curitiba Centre on one two three, decimal seven zero, good evening Juliet Tango Sierra.

PRJTS>Curitiba centro en uno dos tres decimal siete cero, buenas tardes, Juliet Tango Sierra.

PRJTS>Centro Curitiba, boa tarde, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, passando nível uno cinco zero, sete milhas do NDB Paranaguá.

PRJTS>Curitiba Centre, good evening, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, passing flight level, one five zero, seven miles of Paranaguá Radio Beacon.

PRJTS>Curitiba Centro, buenas tardes, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, pasando nivel de vuelo uno cinco cero, siete millas del "radiofaro de Paranguá"

SBCW_CTR>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, acione identificação, suba e mantenha nível dois nove zero, reporte estabilizado.

SBCW_CTR>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, sqawk ident, climb and mantain flight level two nine zero, report established.

SBCW_CTR>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, identificado, ascienda y mantenga nivel de vuelo dos nueve cero, llame estabelecido

PRJTS>Juliet Tango Sierra, identificou, subir e manter nível dois nove zero, reportará estabilizado.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, indent, climb and mantain flight level two nine zero, i will report established.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, ascienda y mantenga nivel de vuelo dos nueve cero, llamamé estabelecido.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, estabilizado nível dois nove zero.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, established flight level two nine zero.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, establecido en nivel de vuelo dos nueve cero.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, confirme estimado para Terminal São Paulo?

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, confirm estimated to São Paulo?

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, me confirma estima a San Paulo?.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, estima São Paulo aos 23'.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, esteem São Paulo at 23'.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, estima San Paulo dos tres minutos.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, prepare chegada REDE uno sete, procedimento final Holte dois para a pista uno sete direita, informe para descida.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, expect Rede one seven arrival, final approach hotel two for runway one seven right, report to descend

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, espere llegada Rede uno siete, aproximación final hotel dos para pista uno siete derecha reporte para descenso.

PRJTS>Ciente, prepara chegada REDE uno sete, final hotel dois pista uno sete direita, reportará para descida.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, roger, expect Rede one seven arrival, final approach hotel two procedure for runway one seven right, I will report to decedn.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, llegada Rede uno siete, aproximación final hotel dos para pista uno siete derecha, reportare para descenso.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, no ideal de descida.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Curitiba Centre, on top of decent.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Curitiba Centro en punto de descenso.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, desça via chegada Rede uno sete, aguarde para transferência Controle São Paulo.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, descend via Rede one seven arrival, wait to transfer São Paulo Approach.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, escendiendo según llegada Rede uno siete, esperando para tranferir con San Paulo Aproxiamción.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Ciente, desce via chegada Rede uno sete, aguarda transferência.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, roger, descend via Rede one seven Arrival, waiting transfer.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, descendiendo según llegada Rede uno siete, esperando para tranferir con San Paulo Aproxiamción.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, contato Controle São Paulo em uno três cinco decimal sete cinco. Boa tarde.

SBCW_CTR>Juliet Tango Sierra, contact São Paulo Appraoch on one three five decimal seven five. Boa tarde.

SBCW_CTR >Juliet Tango Sierra, contacte con San Paulo Aproximación en uno tres cinco decimal siete cinco. Buenas tardes.

COM CONTROLE DE APROXIMAÇÃO SÃO PAULO

PRJTS>Controle São Paulo em uno três cinco decimal sete cinco, boa tarde. Juliet Tango Sierra.

PRJTS>São Paulo Approach on one three five decimal seven five. Good evening. Juliet Tango Sierra.

PRJTS>San Paulo Aproximación en uno tres cinco decimal siete cinco. Buenas tardes.

PRJTS>Controle São Paulo, boa tarde, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, passando nível dois uno zero, procedente de Curitiba, ciente informação Foxtrot.

PRJTS>São Paulo Approach, good evening, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, passing flight level two one zero, originating of Curitiba, roger Foxtrot information.

PRJTS>San Paulo Aproximación, buenas tardes, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, pasando nivel de vuelo tres uno cero, salido de Curitiba informacion FOXTROT copiada.

SBXP_APP>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, boa tarde, acione identificação, desça via Rede uno sete, final hotel dois, ajuste uno zero uno três, informe no localizador pista uno sete direita, vigilância radar.

SBXP_APP>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, good evening, sqawk ident, descend via Rede one seven arrival, final approach hotel two procedure, qnh one zero one three, report on localizer runway one seven right, radar surveillance.

SBXP_APP>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, buenas tardes, identificado, descienda via llegada REDE uno siete, procedimiento de aproximacion final hotel dos, QNH uno cero uno tres, vuelva establecido en el localizador de pista uno siete derecha, control radar.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, ciente, via Rede uno sete, reportará no localizador pista uno sete direita, ajuste uno zero uno três.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, roger, via Rede one seven arrival, I will report on localizer runway one seven right.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, roger, segun llegada REDE uno siete, vuelvo en el localizador de pista uno siete derecha.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, estabilizado no localizador pista uno sete direita.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, established on localizer runway one seven right.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, establecido en el localizador de pista uno siete derecha.

SBXP_APP>Juliet Tango Sierra, check trem de pouso, complete aproximação hotel dois, contato Torre São Paulo em uno dois sete decimal uno cinco, bom pouso.

SBXP_APP>Juliet Tango Sierra, check landing gears, complete hotel two procedure and contact São Paulo Tower on one two seven decimal one five, good land.

SBXP_APP>Juliet Tango Sierra, chequee tren de aterrizaje, complete procedimiento hotel dos y contacte San Paulo Torre en uno dos siete decimal uno cinco buen aterrizaje

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Torre São Paulo em uno dois sete decimal uno cinco, boa tarde.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, São Paulo Tower on one two seven decimal one five, good evening.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, an Paulo Torre en uno dos siete decimal uno cinco buenas tardes.

COM A TORRE SÃO PAULO - CONGONHAS

PRJTS>Torre São Paulo, boa tarde, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, na final pista uno sete direita, baixado e travado visual.

PRJTS>São Paulo Tower, good evening, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, on final runway one seven right, gear down and locked, runway in sight.

PRJTS>San Paulo Torre, buenas tardes Papa Romeo Juliet Tango Sierra, en final de pista uno siete derecha, tren abajo y bloqueado, pista a la vista.

SBSP_TWR>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, boa tarde, avistado, livre pouso pista uno sete direita, vento uno oito zero graus, zero nove nós.

SBSP_TWR>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, good evening, in sight, cleared to land runway one seven right, wind one eight zero degrees, zero nine knots.

SBSP_TWR>Papa Romeo Juliet Tango Sierra, buenas tardes, en visual autorizado a aterrizar pista uno siete derecha, viento uno ocho cero grados cero nueve nudos.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Livre pouso pista uno sete direita.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, Cleared to land runway one seven right.

PRJTS>Juliet Tango Sierra, utorizado a aterrizar pista uno siete derecha.

SBSP_TWR>Juliet Tango Sierra, no solo aos uno dois, livre a pista na taxiway India, contato Solo São Paulo em uno dois uno decimal nove zero, boa tarde.

SBSP_TWR>Juliet Tango Sierra, on the ground at one two, clear of runway one seven right at taxiway India, contact Ground on one two one decimal nine zero, good evening.

SBSP_TWR>Juliet Tango Sierra, en tierra en uno dos, libre a pista uno siete por calle de rodaje India, contacte con São Paulo Roda dura en uno dos uno decimal nueve cero, buenas tardes.

PRJTS>Solo São Paulo, boa tarde, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, livrou pista uno sete direita via taxiway India.

PRJTS>São Paulo Ground, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, runway one seven right vacated on India taxiway.

PRJTS>San Paulo Roda dura, Papa Romeo Juliet Tango Sierra, pista uno siete derecha liberada, en calle de rodaje índia.

COM O SOLO SÃO PAULO - CONGONHAS

SBSP_GND>Juliet Tango Sierra, boa tarde, prossiga o taxi via Foxtrot e Mike, até o Gate quatro, mantenha minha frequência até o corte.

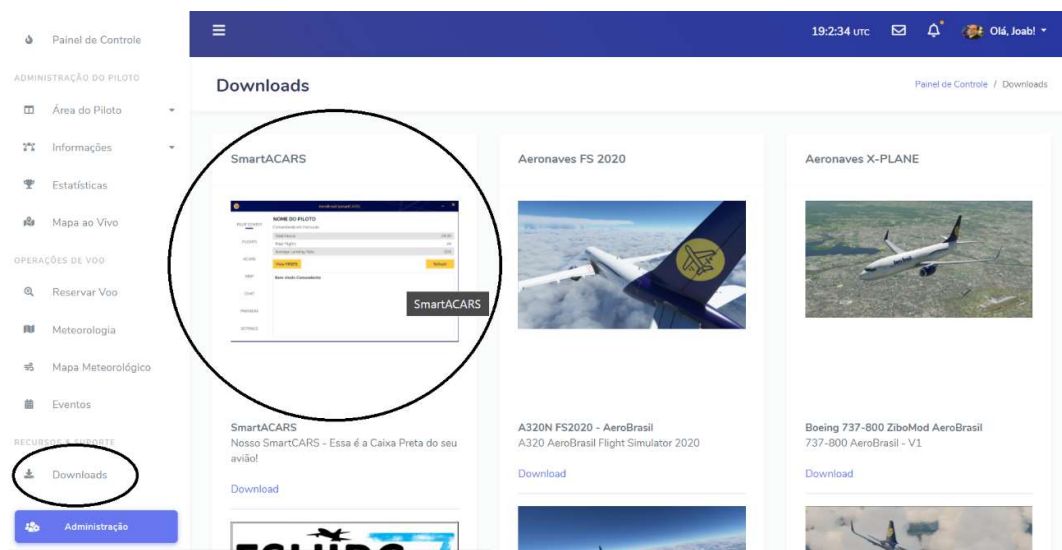
SBSP_GND>Juliet Tango Sierra, good evening, proceed taxi via Foxtrot and Mike taxiways, at Gate four, maintain my frequency until over engines.

SBSP_GND>Juliet Tango Sierra, buenas tardes, prosiga al rodaje via calles Foxtrot y Mike, para el Gate cuatro, mantenga mi frecuencia hasta motores apagados

Controle e Créditos: Este manual de fraseologia é para uso exclusivo em ambientes de simulação aérea. Este manual foi confeccionado com material disponível na Internet sendo, portanto, de domínio público, bem como todas as suas referências. Referências e Créditos: ICAO 100-12 (2006) - REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

5 – CRIANDO VOO CHARTER COM SMARTACARS

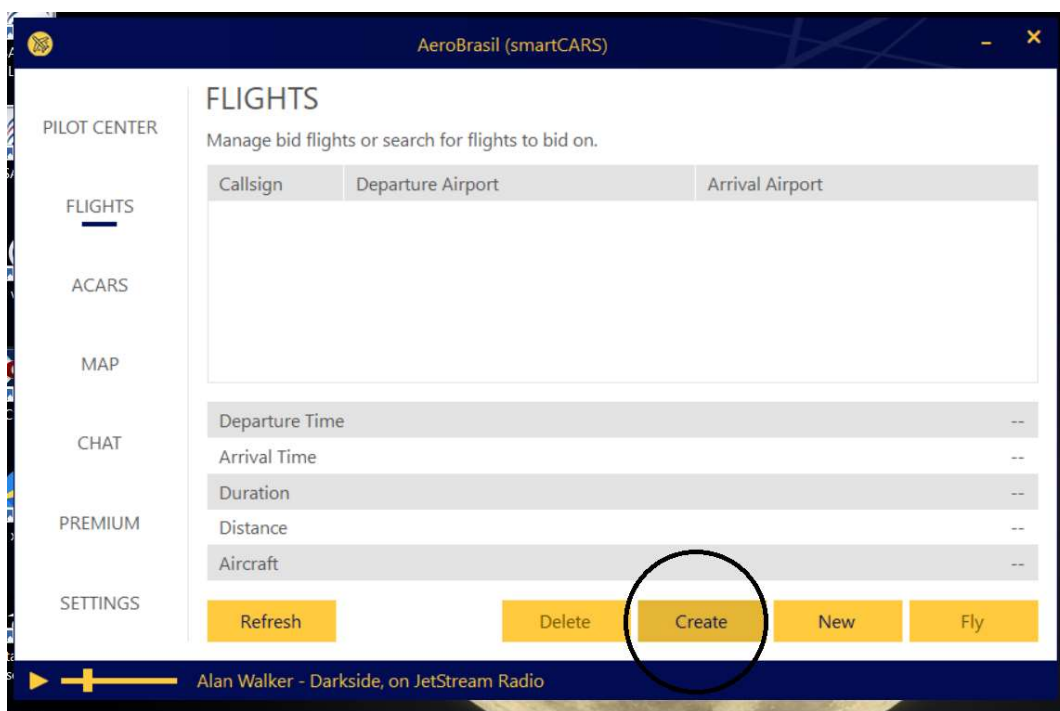
Para realizar a criação de uma reserva na **modalidade CHARTER** e voar uma rota utilizaremos o **AERO BRASIL SMARTACARS da TDFI**, disponível na seção de downloads no Centro de Tripulação:



OBS: Você deve ter o FSUIPC ou XUIPC instalado para que o SmartAcars funcione corretamente. O mesmo também pode ser encontrado na seção Downloads.



Uma vez logado no sistema com suas credenciais, vá em **FLIGHTS**



Clique em **CREATE**

AeroBrasil (smartCARS)

PILOT CENTER

FLIGHTS

ACARS

MAP

CHAT

PREMIUM

SETTINGS

Manage bid flights or search for flights to bid on.

9511

Passenger

7000

SBFZ

SBJE

Cessna 208 B Grand Caravan EX (PR-ATC)

Time

Duration

Back

Create

220 Kid, Gracey - Dont Need Love, on JetStream Radio

Preencha com número do seu CALLSIGN, no meu caso, ABS9511, logo 9511

Nível de cruzeiro (pode ser alterado depois quando gerar no Simbrief e depende da aeronave)

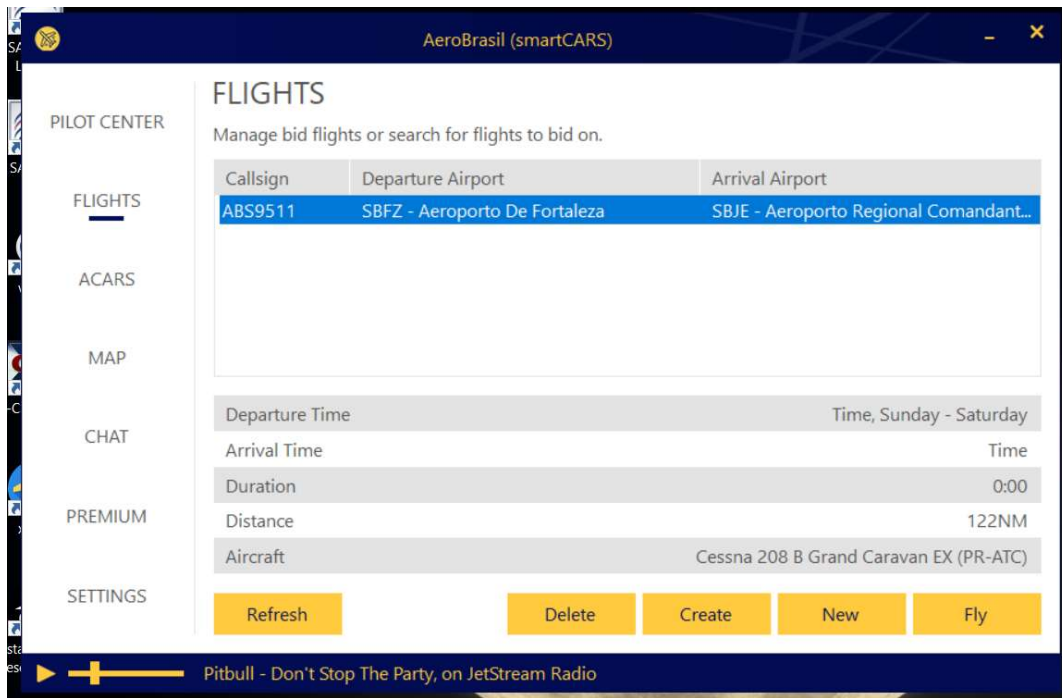
ICAO Aeroporto de Origem e Destino (Caso o aeroporto não exista na malha da VA, irá gerar um erro, entre em contato com a STAFF)

O tipo do equipamento / aeronave

Após, clique em CREATE

OBS: No campo rota (route) será preenchido depois que gerar de fato o plano de voo pelo Simbrief

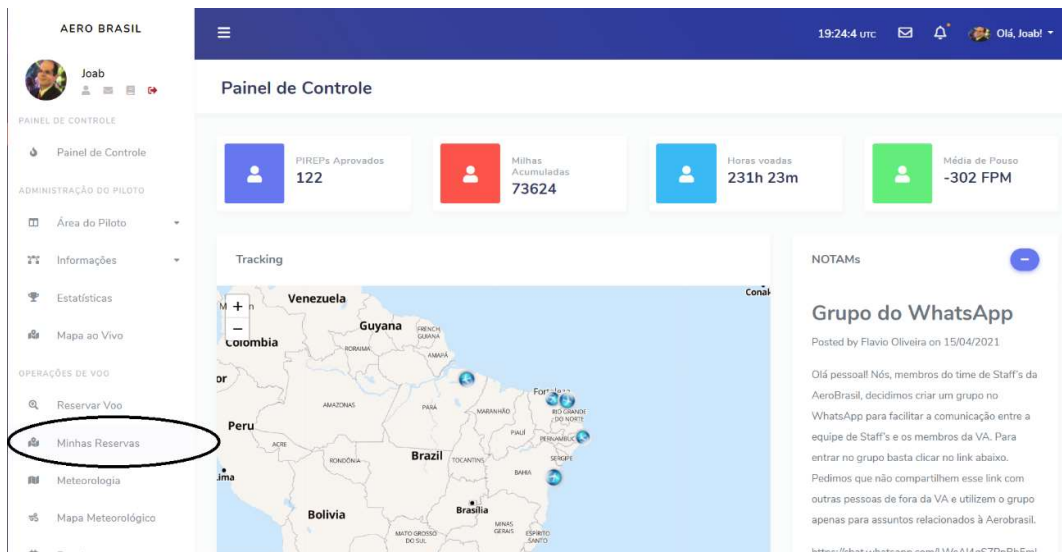
SOP-ABS Standard Operating Procedures – Aero Brasil v2.0



Ótimo! Sua reserva foi criada com sucesso! Mas não acabamos ainda!

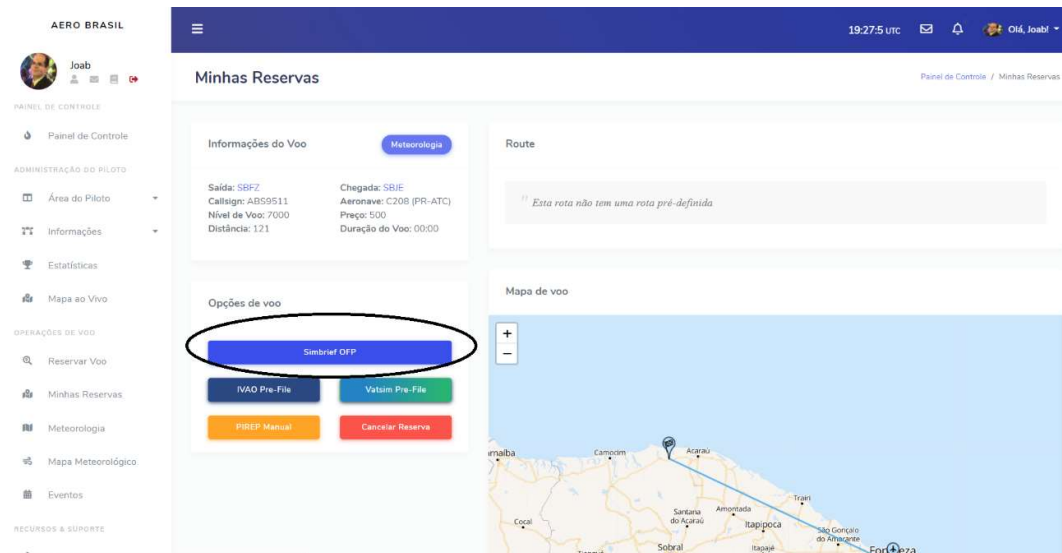
Agora volte para o Centro de tripulação conforme a imagem a seguir:

OBS: caso a página já esteja aberta, use o F5 para atualizar



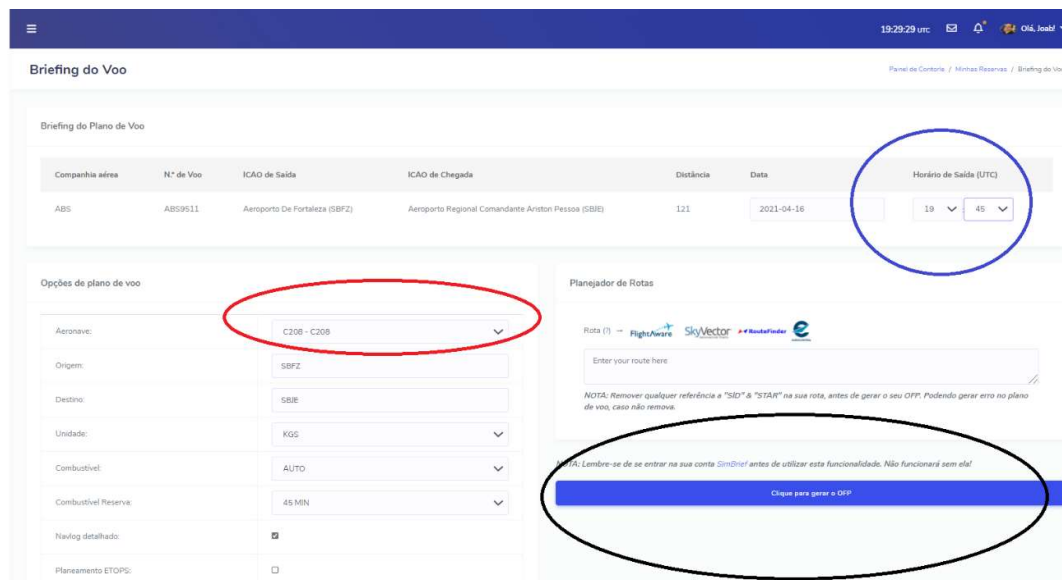
Ficará disponível a opção **MINHAS RESERVAS**

SOP-ABS Standard Operating Procedures – Aero Brasil v2.0



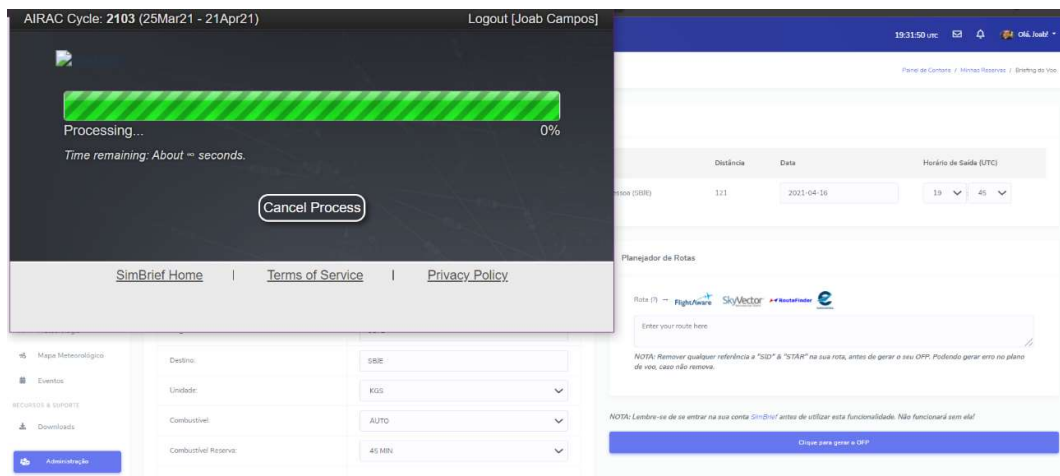
Clique na opção **SIMBRIEF OFF**

OBS: É IMPORTANTE POSSUIR UMA CONTA NO SIMBRIEF PARA GERAR O PLANO DE VOO.



Muita atenção com o **HORÁRIO, TIPO DE AERONAVE E depois gerar o OFF (É IMPORTANTE TER UMA CONTA SIMBRIEF NAVIGRAPH)**

SOP-ABS Standard Operating Procedures – Aero Brasil v2.0



Aguarde enquanto o plano de voo é gerado...

Após o carregamento, surgirá uma tela com o resumo das informações do seu plano voo – FIQUE ATENTO para algumas informações CHAVE!

Distância:	161(Nm)	RWY 13 em SBFZ
EET:	01:07	RWY 08 em SBJE
Vento em rota:	105° / 017 kts	Sua rota FLZ1D CROMO
Aeronave:	C208 (PR-ATC)	Aeroporto Alternativo ICAO: SBFZ ROTA: DCT ESAVO DCT CROMO DCT
Payload:	830 kgs	
Passageiros:	7	
Combustível Total:	457 kgs	
Zero Fuel Weight:	3856 kgs	
Initial CRZ:	8000 ft	
Cost Index:	5	

Plano de Voo ATC

NOTA: Cole isto em seu plano de voo IVAO/VATSIM, na coluna "Remarks" (Item 18)

PBN/D2 DOF/210416 REG/PRATC OPR/ABS PER/A RMK/TCAS

Na imagem acima, temos um breve resumo: Na direita, as pistas de decolagem, pouso de acordo com o METAR (**Não esqueça de sempre checar, temos a seção de meteorologia na central do piloto e também recomendamos o portal <https://metar-taf.com/pt>**), sua rota que pode ser depois escrita no SMARTACARS e sua rota alternativa.No centro temos informações como:

- Distância
- Tempo estimado
- Nível de cruzeiro

SOP-ABS Standard Operating Procedures – Aero Brasil v2.0

- Vento em rota de cruzeiro
- Cost Index (CI)

NOTA: Cole isto em seu plano de voo IVAO/VATSIM, na coluna "Remarks" (Item 18)

PBND2 DOF/210416 REG/PRATC OPR/ABS PER/A RMK/TCAS

Downloads

IVAO VATSIM PDF Flightplan Download FPL

Pre-file on IVAO Pre-file on VATSIM Download PDF

Selecionar formato

PDF Document
Aerosoft Airbus
Aerosoft Airbus EFB
Aerosoft CRJ
Aerowinx PSX 747
AviaSoft EFB
AviaSoft EFB v2
Black Box Airbus
Captain Sim (PLN)
FeelThere
Flight1 GTN
FlightFactor 757 V2
FlightFactor 767-777
FlightFactor A320
FS Commander
FS2004
FS2020
FSLabs A320
FSX/P3D
GND SYS
GND DISC
AIR DISC
G/C DYST
AVG WIND
AVG W/C
AVG TSA

Planejamento de Pass & Cargo

Passengers: 7

Cargo: 100

Operating Empty Weight (OEW): 2152

Payload: 830

Release Fuel: 457

Estimated Zero Fuel Weight: 2982

Max Zero Fuel Weight: 3856

Maximum Take Off Weight: 3969

Maximum Structural Take off Weight: 3969

Take off weight Limit code: T

9T 9511/16 AP

[OFF]

ABS9511 16APR2021 SBFZ-SBJE
OFF 1 PINTO MARTINS INTL-COMAN
WX PROG 1

ATC C/S ABS9511 SBFZ/FOR SBFZ/BOE
16APR2021 PRATC 1945/1950 2049/2052
CESSNA 208B / PT6A-114A STA 2105

CTOT:....

MAXIMUM	TOW	3969	LAW	3856	ZFW	3856
ESTIMATED	TOW	3447	LAW	3286	ZFW	2982

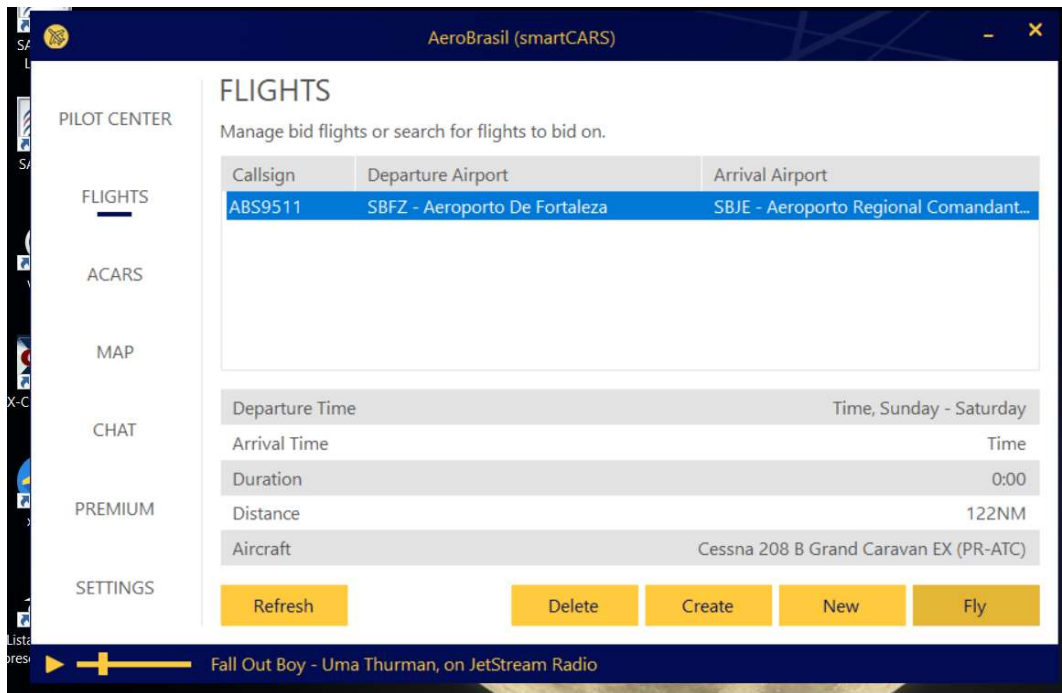
Mais abaixo temos os:

REMARKS:

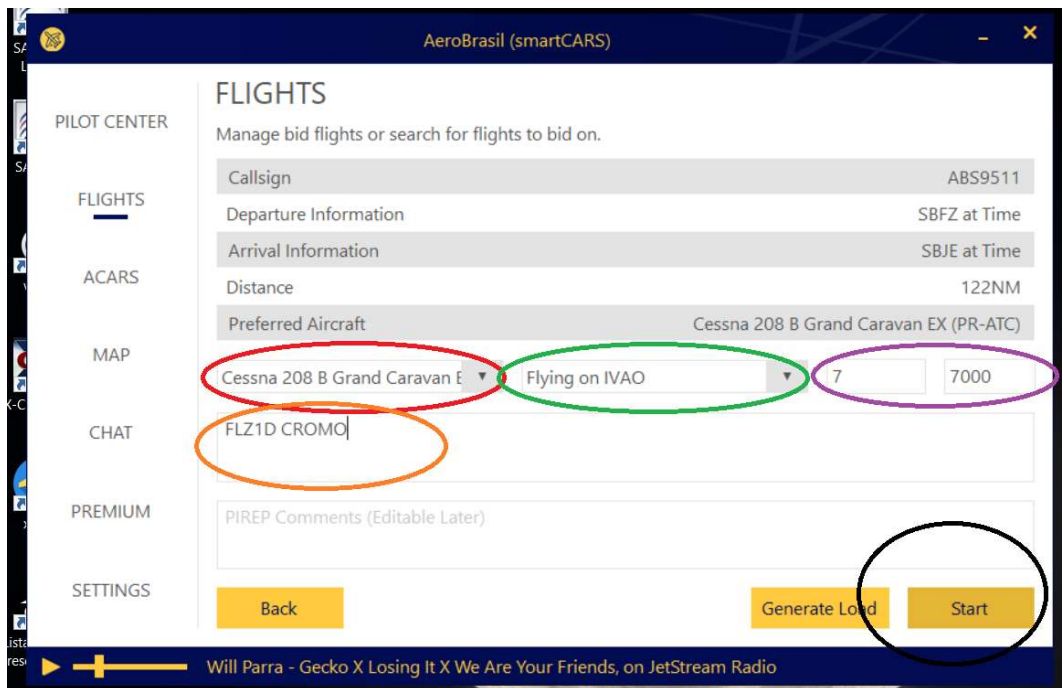
OS BOTÕES PARA GERAR O PLANO DE VOOS NAS REDES IVAO OU VATSIM;

DOWNLOAD PARA TIPO ESPECÍFICO DE AERONAVE/SIMULADOR;

INFORMAÇÕES IMPORTANTES COMO PESO, PAX, COMBUSTIVEL, ZFW, ETC.

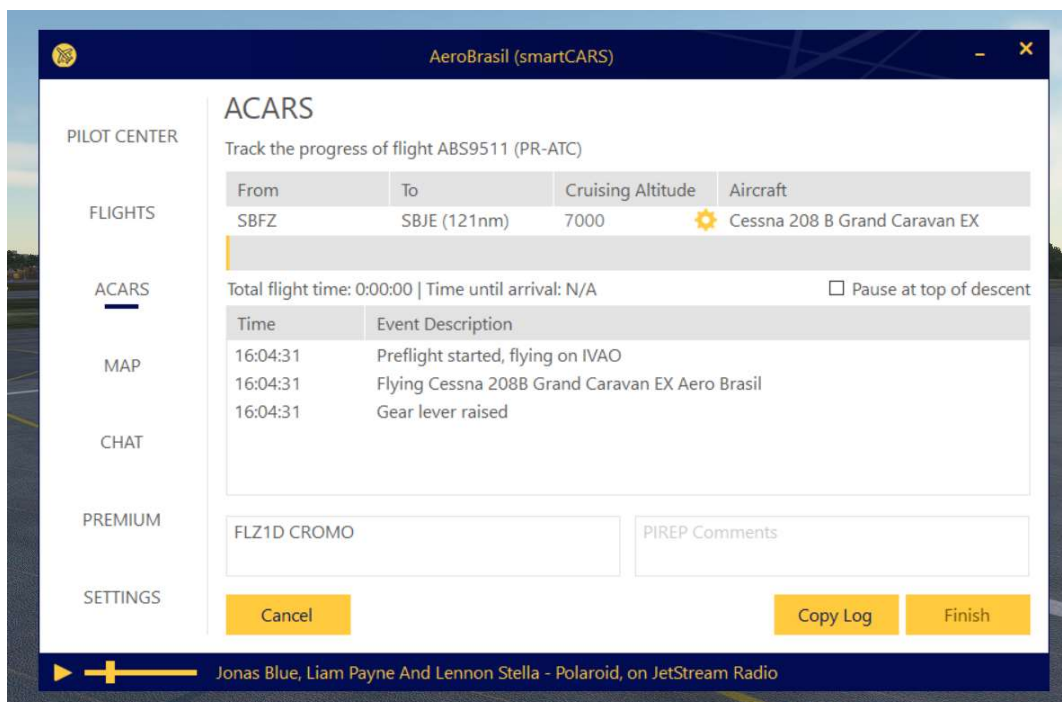
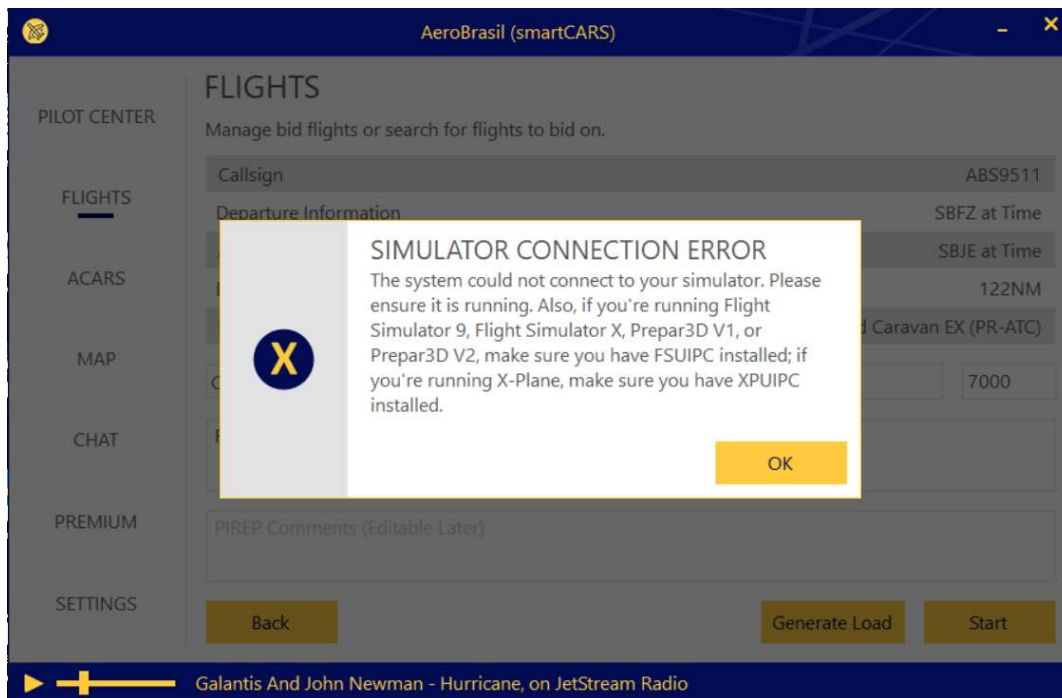


Após checar as informações, enviar plano de voo para uma das redes, iniciar o simulador e estar estacionado no gate: Pode clicar em **FLY**

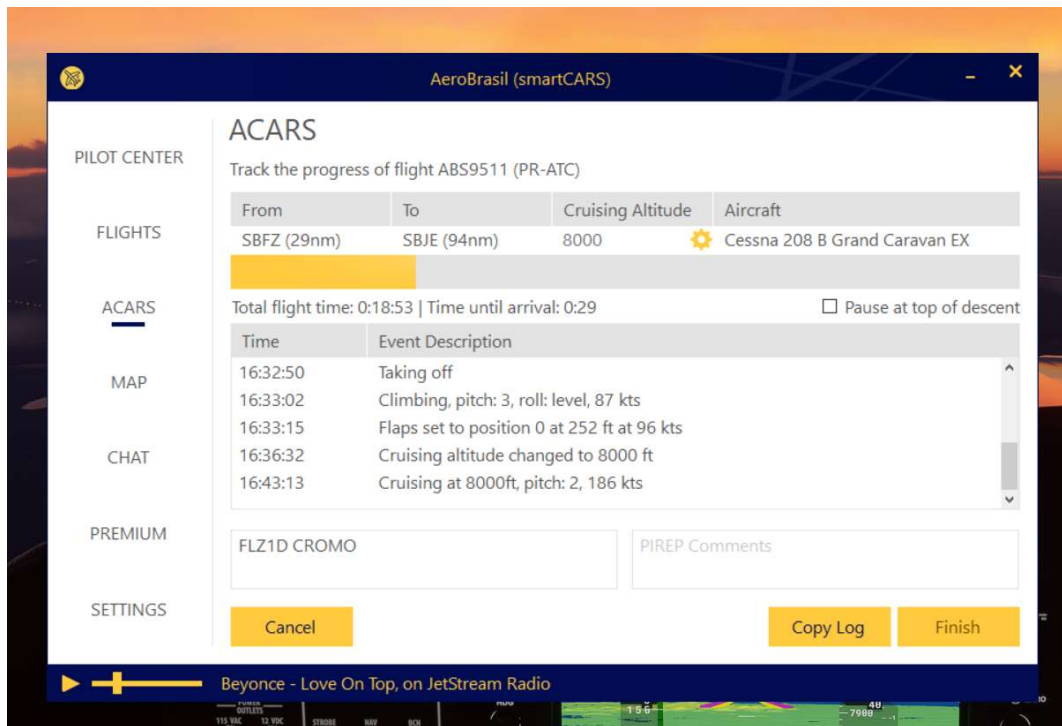


Confirme a aeronave, a rede, número de passageiros, nível de cruzeiro, pode colar a rota gerada no SIMBRIEF ou SKYVECTOR e assim clicar em **START!**

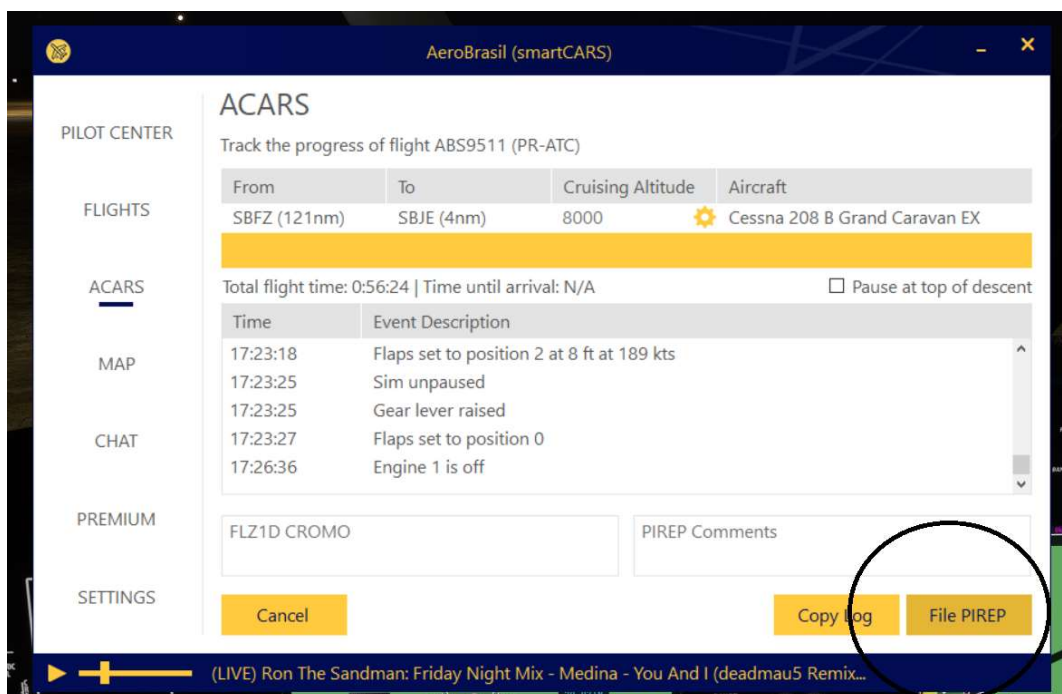
Obs: O SMARTACARS NÃO INICIARÁ SEU VOO CASO NÃO ESTEJA NO AEROPORTO DE ORIGEM OU SE TIVER PROBLEMAS COM FSUIPC OU XUIPC!



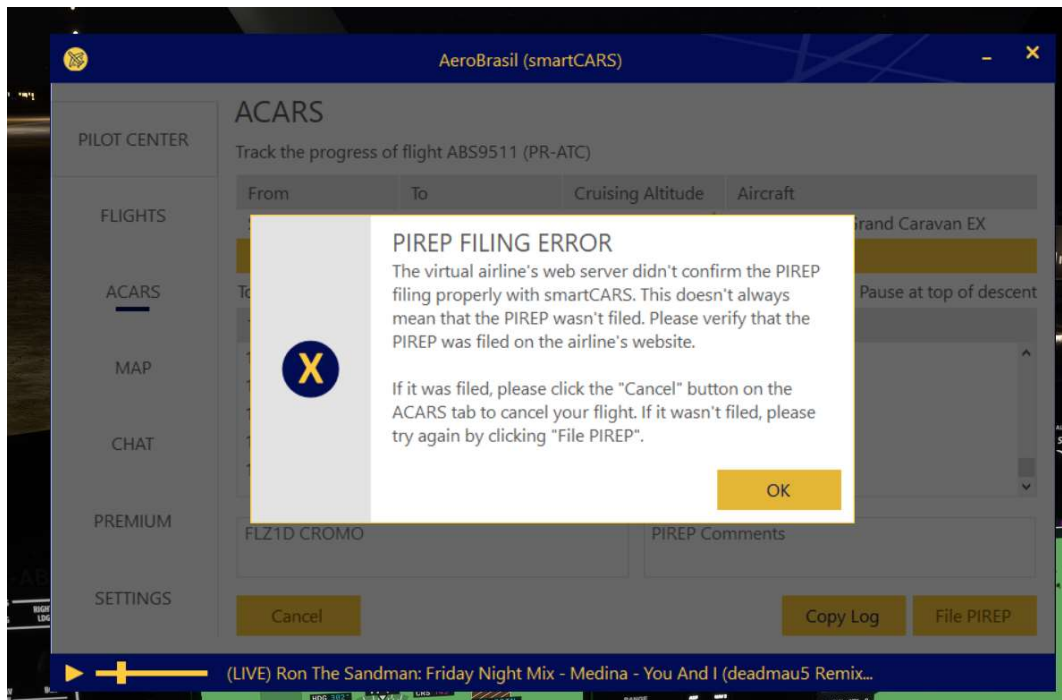
Se tudo estiver ok: Agora é só começar o voo! Nos vemos no pouso!



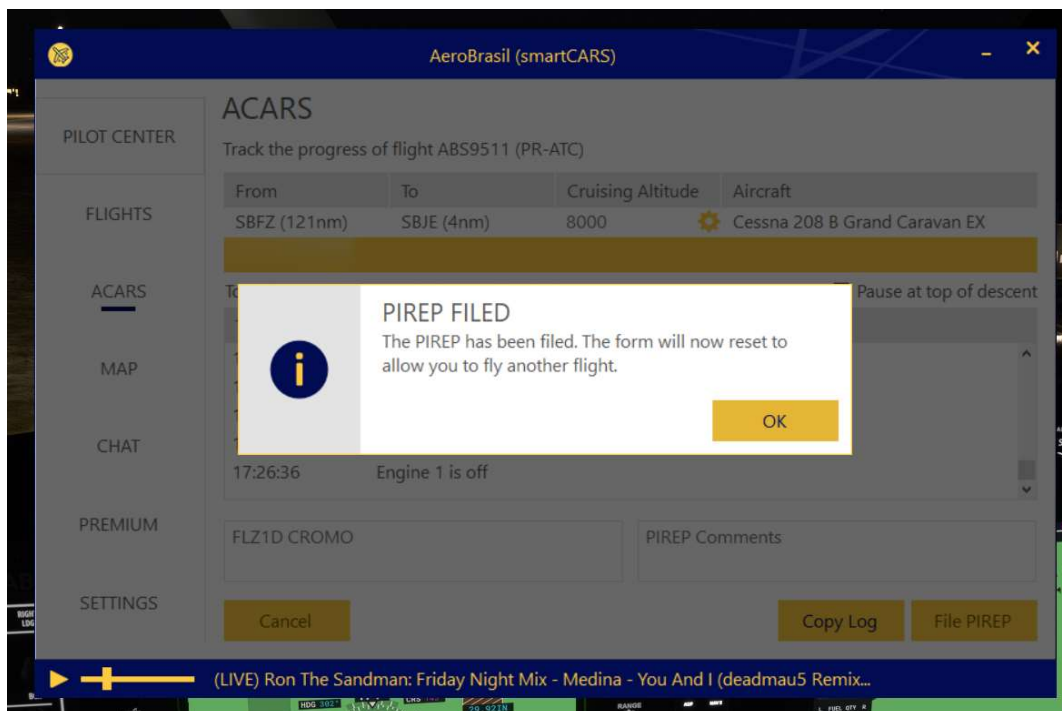
De acordo com status, estamos em nível de cruzeiro, logo teremos aproximação e pouso.



Após estacionar e desligar os motores, clique em **FINISH**, depois **FILE PIREP**.



Caso ocorra um erro, não se assuste, pode ser conexão, clique em OK. E tente novamente.



PIREP/Voo arquivado! Lembre-se, pouso acima de -800ft serão rejeitados automaticamente.

6 – RESERVANDO VOOS REGULARES NO SITE

Além da criação de voos Charters pelo SmartAcars, temos um sistema de voos regulares domésticos, internacionais e code-share para maior imersão na sua simulação.

Atualmente temos mais de 400 rotas partindo de nossos HUBS com diversas conexões nos principais aeroportos internacionais e regionais.

Na tela de acesso principal da Área do piloto siga s instruções a seguir:

The screenshot shows the Aero Brasil Pilot Area dashboard. The left sidebar contains the following menu items: Painel de Controle, ADMINISTRAÇÃO DO PILOTO, Área do Piloto, Informações, Estatísticas, Mapa ao Vivo, and OPERAÇÕES DE VOO. The 'Operações de Voo' menu is expanded, and 'Reservar Voo' is highlighted in yellow. The main panel displays the 'Painel de Controle' with four statistics: PIREPs Aprovados (529), Milhas Acumuladas (389908), Horas voadas (1130h 29m), and Média de Pouso (-268 FPM). Below these is a 'Tracking' map showing flight paths across the Atlantic Ocean and surrounding regions. To the right of the map is a 'NOTAMs' section with a notice for FENIX A320!

Clique em **RESERVAR VOO**.

The screenshot shows the Aero Brasil flight reservation interface. The top navigation bar displays the days of the week: Domingo, Segunda-feira, Terça-feira, Quarta-feira, Quinta-feira, Sexta-feira, and Sábado. The 'Terça-feira' tab is selected. Below the navigation bar is a search bar with the text 'Pesquisar: SBCF' and a yellow highlight. Below the search bar is a table of flight reservations. The table has columns for ID, Companhia aérea, Origem, Destino, Horários (BRT), Duração / Distância, Opções, and Reservas. The table contains three rows of flight data.

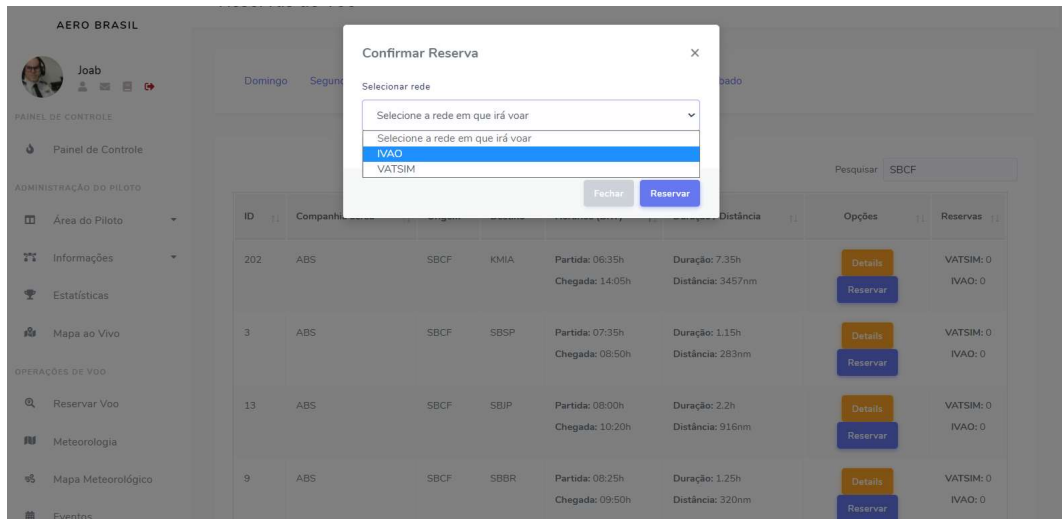
ID	Companhia aérea	Origem	Destino	Horários (BRT)	Duração / Distância	Opções	Reservas
202	ABS	SBCF	KMIA	Partida: 06:35h Chegada: 14:05h	Duração: 7.35h Distância: 3457nm	Detalhes Reservar	VATSIM: 0 IVA0: 0
3	ABS	SBCF	SBSP	Partida: 07:35h Chegada: 08:50h	Duração: 1.15h Distância: 283nm	Detalhes Reservar	VATSIM: 0 IVA0: 0
13	ABS	SBCF	SBJP	Partida: 08:00h Chegada: 10:20h	Duração: 2.2h Distância: 916nm	Detalhes Reservar	VATSIM: 0 IVA0: 0

1- Aqui você pode selecionar o dia da semana

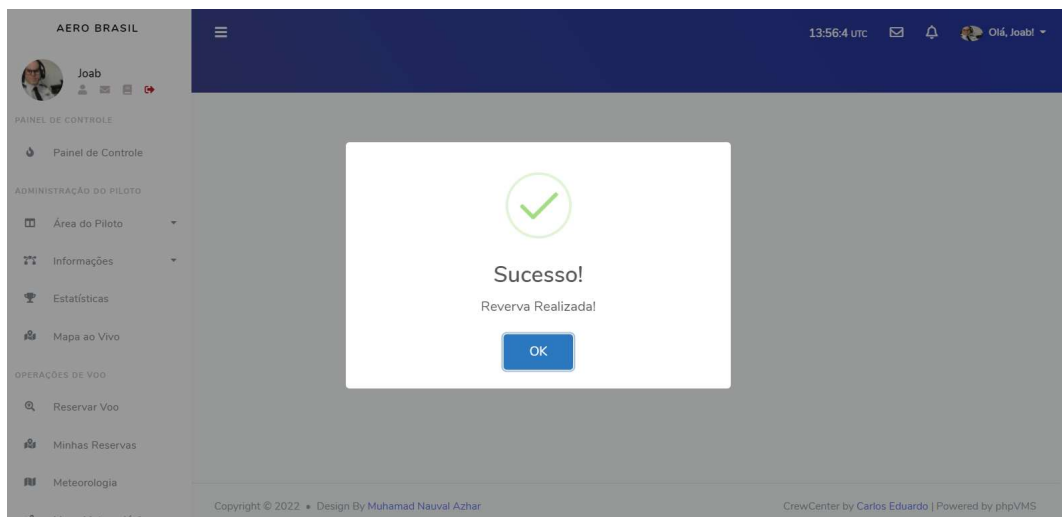
2- Após o carregamento da página, é possível filtrar por aeroporto

3- Você também pode organizar a ordem de horários

Há 2 botões em cada voo na tabela: Detalhes; que por sua vez mostra as informações gerais tais como equipamento recomendado. E RESERVAR;

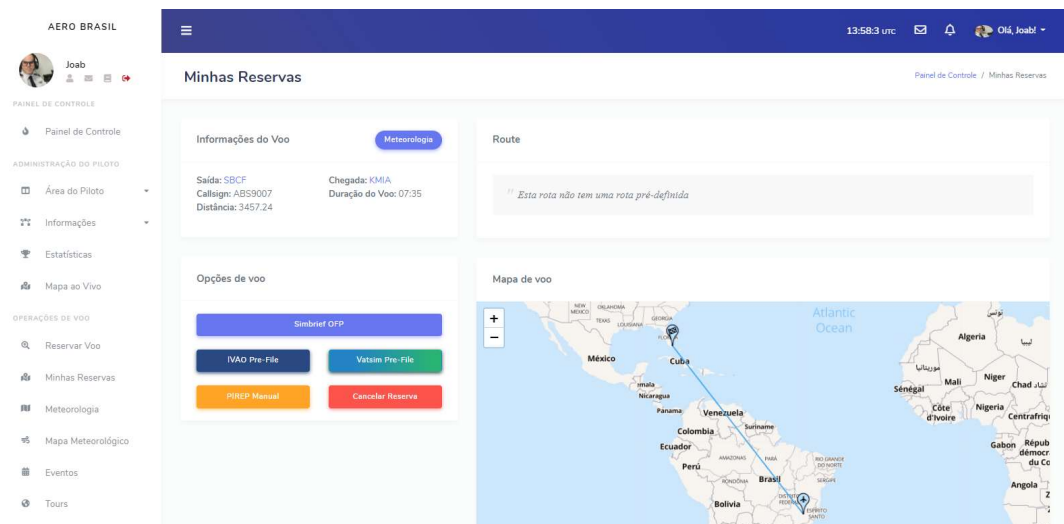


Ao clicar em RESERVAR, você pode escolher quais das redes deseja sinalizar (Para voos OFFLINE domésticos, basta escolher qualquer uma).



Após escolher a rede, clique em reservar e esta tela indicará que sua reserva está ok. Pode prosseguir.

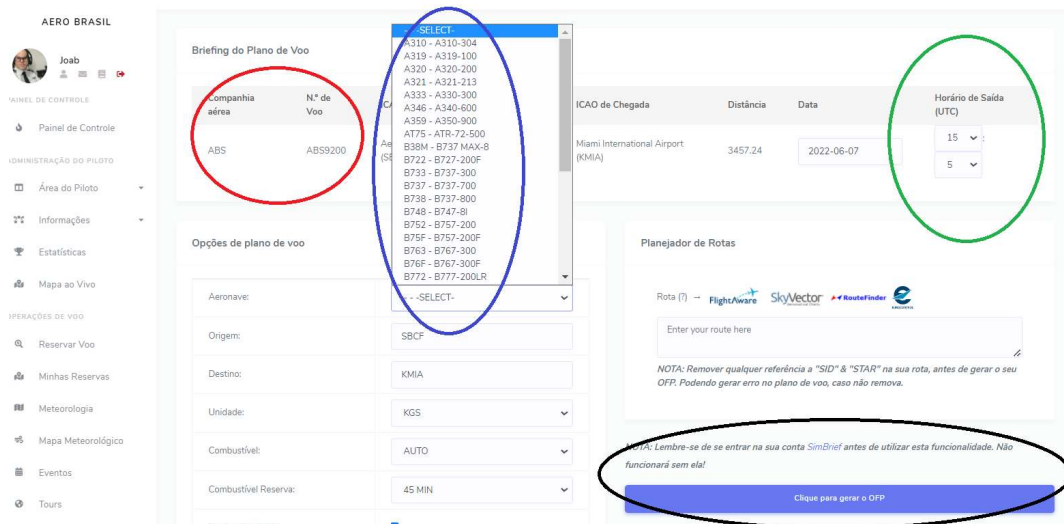
SOP-ABS Standard Operating Procedures – Aero Brasil v2.0



A partir deste ponto; o procedimento é semelhante ao da criação de voo **CHARTERS**:

Clique na opção **SIMBRIEF OFF**

OBS: É IMPORTANTE POSSUIR UMA CONTA NO SIMBRIEF PARA GERAR O PLANO DE VOO.

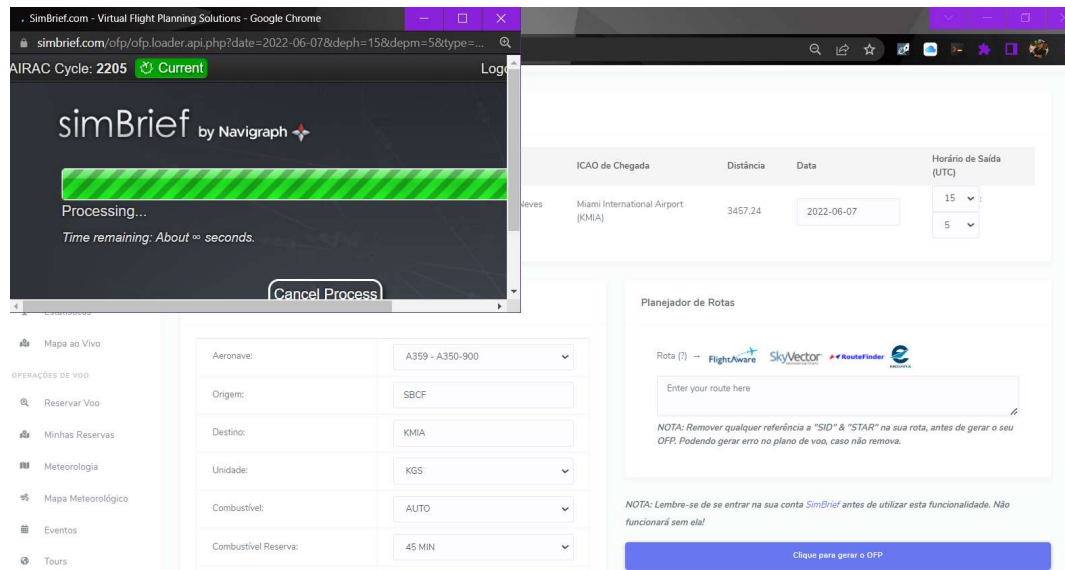


1 - Fique atento ao número do seu voo pois mais tarde ao enviar plano de voo para as redes IVAO e VATSIM deverá ser usado seu CALLSIGN FIXO.

2 – Cada voo da tabela de reservas tem uma recomendação de aeronave, não esqueça de escolher de acordo com a TABELA DE EQUIVALÊNCIA anexa NO ITEM 7 neste SOP.

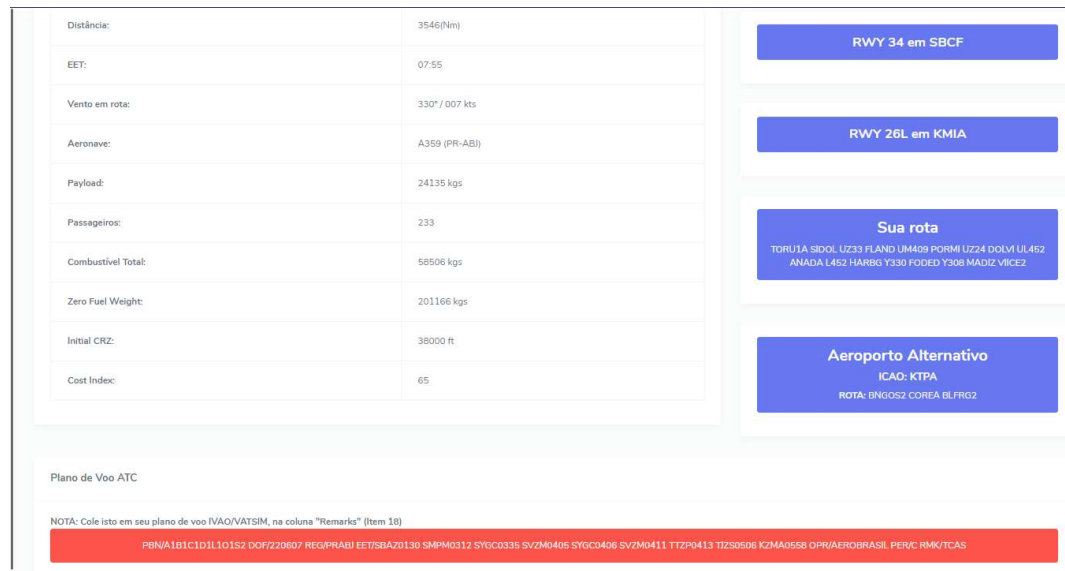
3 – Ajuste seu horário de partida, sempre colocando 1 hora a mais para não conflitar com seus apps como Self Loading Cargo e PACX.

4 – Por fim, clique no botão para gerar o OFP.



Seu plano de voo será processado... aguarde...

Após o carregamento, surgirá uma tela com o resumo das informações do seu plano voo – FIQUE ATENTO para algumas informações CHAVE!



Na imagem acima, temos um breve resumo: Na direita, as pistas de decolagem, pouso de acordo com o METAR (**Não esqueça de sempre checar, temos a seção de meteorologia na central do piloto e também recomendamos o portal <https://metar-taf.com/pt>**), sua rota que pode ser depois escrita no SMARTACARS e sua rota alternativa.

SOP-ABS Standard Operating Procedures – Aero Brasil v2.0

No centro temos informações como:

- Distância
- Tempo estimado
- Nível de cruzeiro
- Vento em rota de cruzeiro
- Cost Index (CI)

NOTA: Cole isto em seu navegador de voo IVAO/VATSIM, na coluna "Remarks" (Item 18)

PBN/A101C101101S2 DOF/220607 REG/PRAJ EET/SBAZ0130 SMPM0312 SYG0335 SVZM0405 SYG0406 SVZM0411 TTZP0413 TIZS0506 KZMA0550 OPRAEROBRASIL PER/C RMK/TCAS

Downloads

IVAO VATSIM PDF Flightplan

Pre-file on IVAO Pre-file on VATSIM Download PDF

Download FPL

Selecionar formato

- MDG 7-2 / Classic
- JARDesign Airbus
- Leonardo MD80
- Leonardo MD80 (ACARS)
- Level-D 767
- Majestic Q400
- Milvus
- phpVMS ACARS
- PMDG 747-400X (FS2004)
- PMDG Flightplan**
- PMDG Wind Uplink
- Project Magenta
- ProSim 737
- QualityWings
- Rotate MD-11
- Sim-Avionics
- Squawkbox
- TDI Design 717
- UMC - Universal FMC
- v8s FMC

Planejamento de Peso & Carga

Passengers:	233
Cargo:	2000
Operating Empty Weight (OEW):	139991
Payload:	24135
Release Fuel:	58506
Estimated Zero Fuel Weight:	164126
Max Zero Fuel Weight:	201166
Maximum Take Off Weight:	250667
Maximum Structural Take off Weight:	268000
Take off weight Limit code:	L
Estimated Landing Weight:	174114

Mais abaixo temos os:

REMARKS:

OS BOTÕES PARA GERAR O PLANO DE VOOS NAS REDES IVAO OU VATSIM;

DOWNLOAD PARA TIPO ESPECÍFICO DE AERONAVE/SIMULADOR;

INFORMAÇÕES IMPORTANTES COMO PESO, PAX, COMBUSTIVEL, ZFW, ETC.

IVAO

HOME FILE A FLIGHT PLAN MY FLIGHT PLANS AIRCRAFT HANGAR JOAB CAMPOS

File a Flight Plan

Import from file Import from ICAO FPL Select Aircraft from Hangar

INTERNATIONAL FLIGHT PLAN 14:25:58 UTC

7 - Aircraft Identification <=(FPL) ABS9200

8 - Flight Rules I - IFR (Instrument Flight)

Type of Flight S - Scheduled Air Transport

9 - Number 1 Type of Aircraft A350-900 XWB Wake Turbulence Category H - Heavy Equipment SDE2E3GHUJ1J3J4J5LMI Transponder LB1D1

ATENÇÃO! Ao enviar plano de voo para IVAO, não esqueça de troca o numero do voo pelo seu CALLSIGN!

VATSIM AVIATE EDUCATE COMMUNICATE

2022-06-07 14:28:28 UTC 883 57 4 Hello Joab!

File a Flight Plan

Any flight plan you file here will automatically be registered with you when you connect to the network. You will not need to re-file your flight plan when connected.

Import ICAO FPL

Flight Details

* Callsign ABS9200 * Flight Rules IFR * Aircraft Type (ICAO) A359 * Wake Category Heavy

* Equipment (ICAO/FAA) SDE2E3GHUJ1J3J4J5LM1ORWXY Transponder (Skip if FAA Equip) LB1D1

* Departure SBCF * Off Block UTC (HHMM) 1505 * Altitude (ft) 38000 * Airspeed (knots) 488

* Arrival Alternate * Enroute Time (HHMM) * Fuel Endurance (HHMM)

ATENÇÃO! Ao enviar plano de voo para VATSIM, não esqueça de troca o numero do voo pelo seu CALLSIGN!

NA POSCOM. Idem.

Após a conclusão das etapas acima, inicie o SmartAcars quando estiver no GATE ou REMOTA e seu voo estará pronto para iniciar, não esqueça de confirma qual ARONAVE estará voando. (para revisar vide passo a passo descrito anteriormente nos voos CHARTERS)

7 – TABELA DE EQUIVALÊNCIA DE AERONAVES

TABELA DE EQUIVALÊNCIA DE AERONAVES																
Aqui você pode encontrar e substituir as aeronaves para operar seus voos																
Azul: Elegível para troca																
Vermelho: Não é permitida a troca																
AERONAVES ESCALADAS / DISPONÍVEIS NAS RESERVAS																
	C208	TBM930	ATR-72	ERJ	CRJ	A319	A320	A321	B737NG/MAX	B767	A330/A340	A350	B777	B787	B747	MD11
C208																
TBM930																
ATR-72																
ERJ																
CRJ																
A319																
A320																
A321																
B737NG/MAX																
B767																
A330/A340																
A350																
B777																
B787																
B747																
MD11																
AERONAVES NÃO ESCALADAS / DISPONÍVEIS PARA USO																
CJ4/LONGITUDE																
PHENOM E55P																
A310																
MD80/MD82																
B717																
B727																
B733 CLASSIC																
B757																
OBS: Aeronaves CARGO podem ser usadas em voos PAX, vice e versa.																

8 - COST INDEX

Cost Index é o índice de custo de operacional da aeronave. Em linhas gerais, é obtido através do cálculo do custo da hora operacional do equipamento dividido pelo preço do combustível e demais taxas envolvidas em determinado voo.

O custo da hora operacional do equipamento é o valor, por hora, derivado da soma dos valores que a companhia gasta com pessoal de solo, taxas aeroportuárias, custos com tripulação, suprimentos da aeronave, serviço de bordo, manutenção e demais. O preço do combustível é o valor gasto de combustível dividido pela unidade de medida do combustível (litro, lbs, kg).

Quanto maior o preço do combustível, menor o Cost Index e mais econômico será o planejamento no FMC.

Com Cost Index pequeno, a aeronave voa mais próxima da velocidade de máximo alcance.

Com Cost Index grande, a aeronave voa mais próxima da velocidade de menor EET (tempo estimado em rota).

O Cost Index deveria ser calculado para cada voo por conta das variações de preço e custo operacional peculiares de cada rota, entretanto, grande parte das companhias mundiais adota um Cost Index padronizado, balizado pelo custo médio de suas operações.

Cost Index Aero Brasil (O Simbrief também mostra valores de CI)

Recomendamos a utilização dos Cost Index abaixo:

Padrão (op. doméstica) = 25

Boeing 737 Clássico (Exceto Ponte Aérea) = 25

Boeing 737 NG = 35 (Exceto Ponte Aérea) = 25

Airbus A320 = 35

Boeing 747 = 85

Boeing 757 = 45-75

Boeing 767 = 60

Boeing 777 = 80-85

Boeing 787 = 80-85

Airbus A330/340/350 = 80-85

Estes Cost Index acima são para o nível de cruzeiro. Em todos os voos o Cost Index deve ser de 0 até a aeronave atingir o nível de cruzeiro.