



Carta de Acordo Operacional

Administração Aeroportuária e Operadores Aéreos

Gestão do Pátio de Aeronaves


SBJR

VERSÃO 2

JANEIRO DE 2026

Sumário

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	3
2. FONTE DE REGULAMENTAÇÃO	4
3. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS	4
4. INTRODUÇÃO	6
5. LAYOUT DO PÁTIO	9
6. LOCAÇÃO DE AERONAVES	16
7. ANEXO	21
ANEXO 1 - POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO E CONDICIONANTES OPERACIONAIS	21

 CAOP-GPA-001-2025 Gestão do Pátio de Aeronaves	Emissão Inicial	24/11/2025
	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

FINALIDADE

O presente Acordo Operacional tem por finalidade estabelecer as responsabilidades, procedimentos e as ações a serem adotadas pelo Operador de Aeródromo, pelos Operadores Aéreos e seus representantes, para movimentação de aeronaves, veículos e pessoas na área operacional.

Os procedimentos constantes neste documento objetivam informar sobre as restrições operacionais de cada posição de estacionamento, vias de táxi e via de serviço, transmitindo aos usuários o processo de gestão do novo pátio de aeronaves.

Para atingir esta finalidade são necessárias instruções e ações disciplinares para as partes envolvidas.

Dentre os pontos, destacamos:


- a) Mix de aeronaves;
- b) Restrição de giro simultâneo;
- c) Restrição de giro e táxi;
- d) Área de proteção da posição de estacionamentos.

Este documento é assinado digitalmente por representante legal da PAX Aeroportos e por representante do Operador Aéreo/Cessionário, sendo necessária a devolução com a respectiva assinatura.

ÂMBITO E VIGÊNCIA

O presente Acordo, de observância obrigatória, aplica-se a todos os operadores aéreos ou proprietários de aeronaves e seus representantes em solo, baseados em Jacarepaguá ou não, envolvidos direta ou indiretamente em demandas que são executadas na área operacional.

A vigência desta CAOP inicia-se em 28/01/2026, consideradas as etapas/estágios das obras nos pátios de aeronaves deste Aeroporto.

 CAOP-GPA-001-2025 Gestão do Pátio de Aeronaves	Emissão Inicial	24/11/2025
	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

2. FONTE DE REGULAMENTAÇÃO

Os procedimentos constantes neste documento têm como base os requisitos estabelecidos na RBAC-155, RBAC-154, RBAC-153 suas emendas e Instruções Suplementares aplicáveis, ICA 100-12, ICA 100-4.

O estabelecido no Manual de Diretrizes Operacionais do Aeroporto de Jacarepaguá é levado em consideração para tratativas administrativas vinculadas a esta Carta. Recomenda-se dar ampla divulgação do contido neste Instrumento assim como daquele Manual aos entes de vossa Empresa.

3. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

DEFINIÇÕES

ÁREA DE MANOBRA: Parte do aeródromo para pouso, decolagem e táxi de aeronaves, excluindo pátios de estacionamento.


ÁREA DE MOVIMENTO: Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves e está integrada pela área de manobras e os pátios.

ÁREA DE PROTEÇÃO: significa uma área localizada dentro de uma rota de táxi e no entorno de uma posição de estacionamento de helicóptero, que proporciona separação delas em relação a objetos, FATO, outras rotas de táxi e posições de estacionamento de helicóptero, visando uma operação segura.

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL: Documento que visa estabelecer procedimentos operacionais padronizados a serem seguidos pelas Partes Signatárias durante a execução de suas atividades.

“D”: significa a maior dimensão do maior helicóptero cuja operação é prevista no heliponto, quando o(s) rotor(es) está(ão) girando, medida a partir da posição mais à frente do plano do rotor principal para a posição mais recuada do plano do rotor de cauda ou da estrutura do helicóptero.

“RD”: Maior largura total do helicóptero com os rotores girando.

 CAOP-GPA-001-2025 Gestão do Pátio de Aeronaves	Emissão Inicial	24/11/2025
	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

GIRO DA AERONAVE: Refere-se ao movimento em que todo o helicóptero realiza uma rotação completa sobre seu próprio eixo vertical, utilizando o rotor de cauda para mudar a orientação da fuselagem.

PASSAGEM: Indica a condição exclusiva de movimentação da aeronave pela linha de taxi.

PÁTIO: Área definida, em um aeródromo terrestre, destinada a abrigar as aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga ou descarga, reabastecimento, estacionamento ou manutenção.

PISTA DE TÁXI: Via definida em um aeródromo, terrestre, estabelecida para o táxi de aeronaves e destinada a proporcionar ligação entre uma e outra parte do aeródromo, compreendendo: pista de acesso ao estacionamento de aeronaves, pista de táxi no pátio e pista de saída rápida.

POSIÇÃO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVE: Área designada em um pátio de aeronaves com o propósito de ser utilizada para estacionar uma aeronave.

TAXI AÉREO: Movimentação realizada em voo seguindo a linha de taxi entre a RWY e as posições de estacionamento, e vice-versa.

TAXI SOLO: Movimentação por meios próprios realizada em solo por aeronave que possua trem de pouso de rodinhas.

ABREVIATURAS

CAOp- Carta de Acordo Operacional

COA- Centro de Operações Aeroportuárias

COE- Centro de Operações de Emergência

DNB- Dependência da Nav Brasil


FOD- *Foreign Object Damage* – Objetos que possam causar danos ou prejuízos

ICA- Instrução do Comando da Aeronáutica

PCM- Posto de Coordenação Móvel

PLEM- Plano de Emergência em Aeródromo

RBAC- Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

 CAOP-GPA-001-2025 Gestão do Pátio de Aeronaves	Emissão Inicial	24/11/2025
	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

SBJR- Designativo do Aeroporto de JACAREPAGUÁ / Operador de Aeródromo

SESCINC- Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos

SPOTS - Posições de estacionamento do pátio 2, dedicadas às aeronaves de asas rotativas, estando demarcadas de 1 e 12.

TWR-JR- Torre de Controle de Aeródromo de JACAREPAGUÁ.

4. INTRODUÇÃO


ÁREA DE SEGURANÇA DA POSIÇÃO E VIA DE TÁXI

Para fins desta Instrução de Trabalho, entende-se por **RD (Rotor Diameter / Dimensão do Rotor em Giro)** a largura total da aeronave de asa rotativa com os rotores principais em movimento, considerando a projeção máxima da área varrida pelos rotores durante o giro. Essa medida é utilizada para o dimensionamento de vias de táxi e de posições de estacionamento onde não está previsto o giro da aeronave na posição, sendo considerada apenas a passagem da aeronave por essas áreas.

O **D (Dimensão Total da Aeronave)** corresponde à maior dimensão longitudinal do helicóptero, considerando a aeronave com rotores em movimento, medida a partir do ponto mais à frente do plano do rotor principal até o ponto mais recuado do plano do rotor de cauda ou da estrutura da aeronave. Esse parâmetro é utilizado para o dimensionamento de posições onde está previsto o giro da aeronave na própria posição, bem como para a avaliação de compatibilidade operacional nessas áreas.

O **giro da aeronave** refere-se ao movimento em que o helicóptero realiza uma rotação sobre o seu próprio eixo vertical, mantendo-se essencialmente sobre o mesmo ponto no solo, utilizando o rotor de cauda para alterar a orientação da fuselagem. Esse movimento implica a varredura completa da área pelos rotores principais durante a rotação e, portanto, deve ser observado estritamente conforme as restrições de espaço, separações e limites operacionais estabelecidos nesta IT.

A posição de estacionamento destinada à realização do giro da aeronave (demarcada por um círculo amarelo) deve ser envolvida por uma área de proteção que se estenda por, **no mínimo, 0,4 D** (onde D corresponde ao comprimento da aeronave), medida a partir da borda da posição.

 CAOP-GPA-001-2025	Emissão Inicial	24/11/2025
Gestão do Pátio de Aeronaves	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

A rota de táxi terrestre de helicópteros deve se estender simetricamente para cada lado do seu eixo por, **no mínimo, 0,75** vezes a maior largura total do helicóptero com os rotores em movimento (RD), considerando o modelo de maior envergadura previsto para utilizar a referida pista de táxi terrestre.

A **posição de estacionamento destinada exclusivamente à passagem da aeronave**, sem a realização de giro, **deverá possuir as mesmas dimensões da rota de táxi**. Para operações de táxi aéreo, a área de segurança deve possuir dimensão mínima equivalente a 2 vezes o RD da aeronave, a fim de garantir afastamento lateral adequado e mitigar riscos operacionais. As dimensões e limites descritos estão ilustrados na **Figura 01**.

(ESPAÇO INTENCIONALMENTE EM BRANCO)

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL - RBAC Nº 155

Posição de estacionamento de helicóptero na qual esteja **PREVISTA A PASSAGEM** do helicóptero em táxi.

A largura mínima da posição de estacionamento de helicóptero acrescida da respectiva área de proteção **DEVE SER A MESMA LARGURA PREVISTA PARA A ROTA DE TÁXI.**

Táxi SOLO RD * 0,75

Táxi AÉREO RD * 2

TÁXI SOLO

Posição de estacionamento de helicóptero na qual esteja **PREVISTO O GIRO** de helicóptero.

Área de proteção que se estenda por uma distância não inferior a **0,4 D** a partir da borda da posição de estacionamento de helicóptero

Dimensões suficientes para inscrever um círculo de diâmetro maior ou igual a **1,2 D** do maior helicóptero previsto a utilizar a posição.

Sobreposição de área de segurança!

Para operações simultâneas de helicópteros, as áreas de proteção das posições de estacionamento de helicópteros e rotas de táxi associadas **DEVEM SE SOBREPOR.**

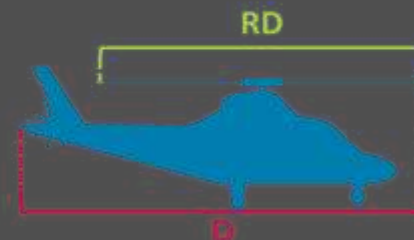
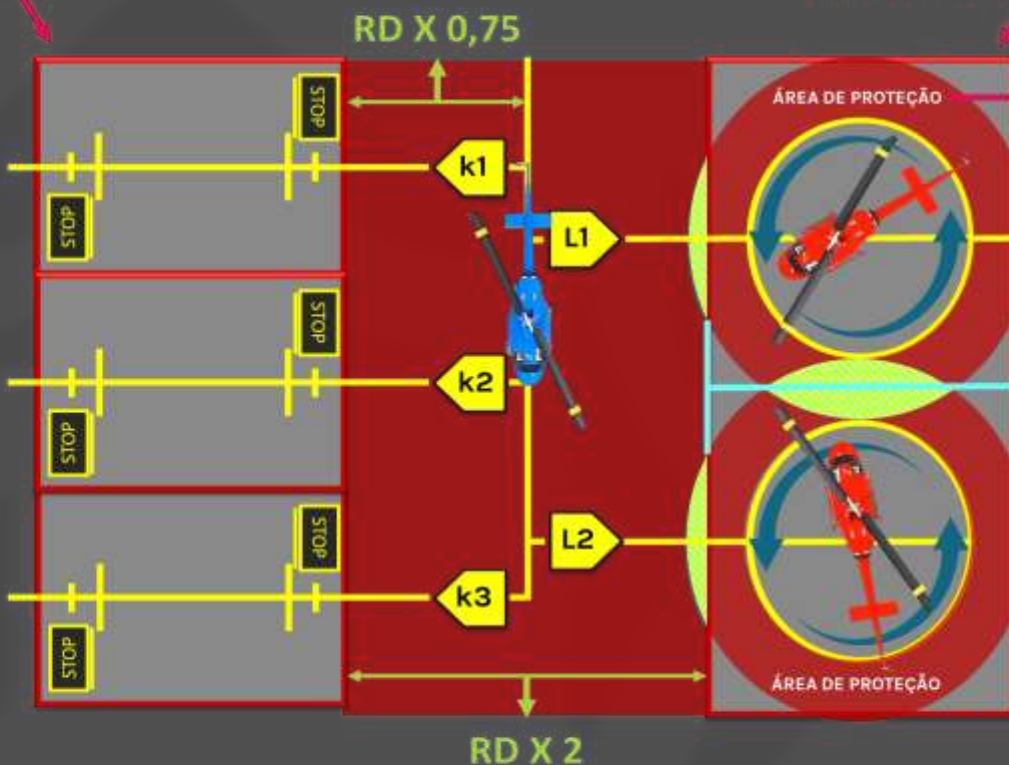


Fig.01 – RBAC 155 - Pátios e posições de estacionamento / Pistas e rotas de táxi aéreo e solo.

SOBREPOSIÇÃO DE ÁREA DE SEGURANÇA

Para operações simultâneas de helicópteros, as áreas de proteção das posições de estacionamento de helicópteros e rotas de táxi associadas não podem se sobrepor (**RBAC-155.215**).

A área de proteção das posições **L1** e **L2** apresenta sobreposição, portanto, é proibida a realização simultânea do giro das aeronaves nessas posições. Além disso, a área de segurança das posições **L1** e **L2** se sobrepõe à área de segurança da **TWY K/L**, ficando proibido o giro das aeronaves nessas posições sempre que houver tráfego na TWY, conforme ilustrado na Figura 02, a seguir:

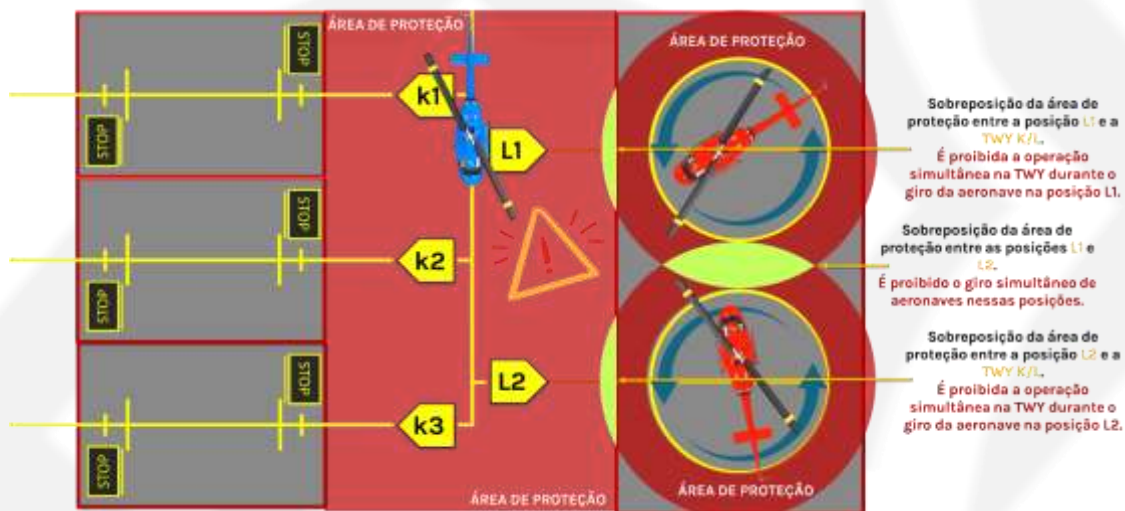



Fig.02 – Áreas de proteção

NOTA 1: É vedado o tráfego simultâneo de aeronaves na linha de táxi entre as ilhas KILO/ LIMA e o giro de aeronaves nas posições L1 e L2.

5. LAYOUT DO PÁTIO

A nova configuração de posições de estacionamento de aeronaves em Jacarepaguá foi estabelecida para possibilitar melhor aproveitamento operacional do espaço e segregar determinados tipos de operações aéreas e aeroportuárias.

Nesse contexto, nas posições do pátio 1 poderão ser alocadas aeronaves de asa fixa e rotativa, respeitadas premissas descritas no RBAC 154 e 155.

 CAOP-GPA-001-2025 Gestão do Pátio de Aeronaves	Emissão Inicial	24/11/2025
	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

Para tanto, a alocação deve seguir parâmetros rígidos, considerando aspectos de segurança operacional atrelados, principalmente, quanto às distâncias de segurança entre aeronaves estacionadas e em taxi, além de veículos e pessoas.

As posições mistas (destinadas às aeronaves de asa fixa e rotativa) do Pátio 1 possuem quatro pontos de parada, dispostos da esquerda para a direita: POS A, POS B, POS C e POS D — sendo o POS A orientado para a cabeceira da RWY 03 e o POS D para a RWY 21.

As posições de parada POS-A e POS-D são destinadas ao posicionamento de aeronaves de asa fixa, enquanto as posições POS-B e POS-C são reservadas ao estacionamento de aeronaves de asa rotativa, conforme ilustrado na Figura 03.

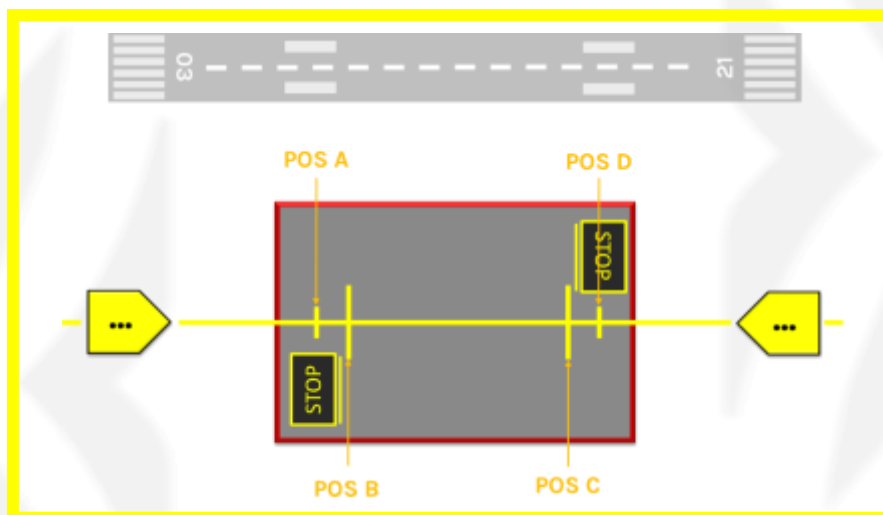



Fig.03 – Demarcações de ponto de estacionamento

As posições C1-A, F1-A, K1-D, L1 e L2 apresentam interferência parcial na linha de visada da TWR SBJR, impactando a prestação do serviço de controle de aeródromo.

Para mitigar essa limitação, foram disponibilizadas imagens de câmeras de monitoramento que auxiliam a TWR nas operações. Em caso de indisponibilidade do sistema de câmeras, o uso dessas posições ficará proibido.

Com exceção das posições L1 e L2, destinadas também à área de teste de motores, onde é autorizado o giro do equipamento, todas as demais posições do Pátio 01 são

 CAOP-GPA-001-2025	Emissão Inicial	24/11/2025
	Gestão do Pátio de Aeronaves	
	Revisão	2
	Data Revisão	28/01/2026

destinadas exclusivamente à passagem de aeronaves, não sendo permitido o giro do equipamento nessas posições. (*ROTAER – RMK*)

As posições A1 e A2 são classificadas como posições de maior porte, podendo ser utilizadas por aeronaves de asa fixa com envergadura de até 23,99 m e por aeronaves de asa rotativa com RD de até 18,99 m em táxi solo. Para operações em táxi aéreo, é permitido o uso dessas posições apenas por aeronaves com RD de até 10,97 m.


As posições B1 a K1 e B2 a K2, localizadas mais próximas à TWY A, destinam-se a ocupação por aeronaves com dimensões do modelo SK92 (RD 17,17 m) para operações em táxi solo e aeronaves com RD de até 12,00 m para táxi aéreo. Para aeronaves de asa fixa, é permitido o uso dessas posições por aeronaves com envergadura de até 18,99 m.

As posições B3 a K3, situadas mais próximas à via de serviço, são destinadas a aeronaves de médio porte, tendo como aeronaves críticas o AW189 (RD 14,60 m) para operações em táxi solo e o Bell 429 (RD 10,97 m) para táxi aéreo. Para aeronaves de asa fixa, o uso dessas posições é permitido para aeronaves com envergadura de até 14,99 m.

As posições L1 e L2 possuem prioridade de uso para a realização de testes de motores, devendo a proa da aeronave estar obrigatoriamente orientada para a RWY 03. Essas posições poderão ser utilizadas para estacionamento apenas em períodos de maior demanda operacional, tendo como aeronave crítica o modelo SK92 (D 20,88 m) para táxi solo e aeronaves com RD de até 12,00 m para táxi aéreo. Para aeronaves de asa fixa, o acesso deverá ser realizado exclusivamente por meio de reboque, uma vez que não há possibilidade de giro desse tipo de aeronave nessas posições.

NOTA 2: Considerando que a via de serviço está fora da área de proteção estabelecida para aeronaves críticas, o layout atual do Pátio 01 não impõe restrições à circulação de veículos na via de serviço, mesmo quando há aeronaves acionadas nas posições 03 das ilhas.

Para aeronaves com RD superior a 10,97 m, o acesso ao Pátio 02, posições S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11 e S12, deverá ser realizado exclusivamente por táxi solo, não sendo permitido o giro nessas posições para aeronaves com RD superior a esse limite. Aeronaves com RD superior a 10,97 m deverão ser tratoradas e

	CAOP-GPA-001-2025	
	Emissão Inicial	24/11/2025
	Gestão do Pátio de Aeronaves	Revisão
	Data Revisão	28/01/2026

reposicionadas para a saída, considerando que as posições possuem acesso único, conforme Observação 03 da Figura 04. (ROTAER – RMK)

Para garantir a segurança e o cumprimento das distâncias regulamentares nas posições de estacionamento do Pátio 2, é proibido cruzar a RED LINE adjacente à posição enquanto a aeronave estiver acionada, **conforme Observação 04 da Figura 04.**

É proibida a permanência de veículos na área de proteção da TWY durante movimentos de aeronaves. **O veículo deve permanecer além da linha pontilhada** quando a aeronave estiver acionada, deverá aguardar na via de serviço ou utilizar a via de serviço interna do Pátio 02, **conforme Observação 01 da Figura 04.**

É proibido o acesso e a movimentação de veículos nas áreas gramadas adjacentes às posições do Pátio 2. O acesso desses às posições deve ser realizado exclusivamente sobre área pavimentada, **conforme Observações 02 e 05 da Figura 04.**

NOTA 3: É obrigatório que o deslocamento de aeronaves para entrada e saída das posições de estacionamento (PSN) seja realizado **pela linha de táxi (YELLOW LINE)**, garantindo conformidade com os procedimentos operacionais e a segurança na movimentação em solo. **(ROTAER – RMK)**

NOTA 4: Visando a segurança de pessoas e bens, é proibido, durante o táxi, sobrevoar pessoas, veículos ou outras aeronaves, conforme ICA 100-12.

NOTA 5: É proibido o embarque e desembarque de passageiros com motores acionados sem prévia coordenação com a Coordenação de Operações. **Tal coordenação deve ser realizada por meio da CAOp específica**, cujo objetivo é padronizar essas operações e garantir a segurança. Ressalta-se que a CAOp poderá ser suspensa a qualquer momento e sem aviso prévio em caso de descumprimento de quaisquer itens nela estabelecidos. **(ROTAER – RMK)**

Informações detalhadas sobre as restrições operacionais de cada posição estão disponíveis no ANEXO 1 – Posições de Estacionamento e Condicionantes Operacionais, bem como nas Figuras 04, 05 e 06 a seguir.

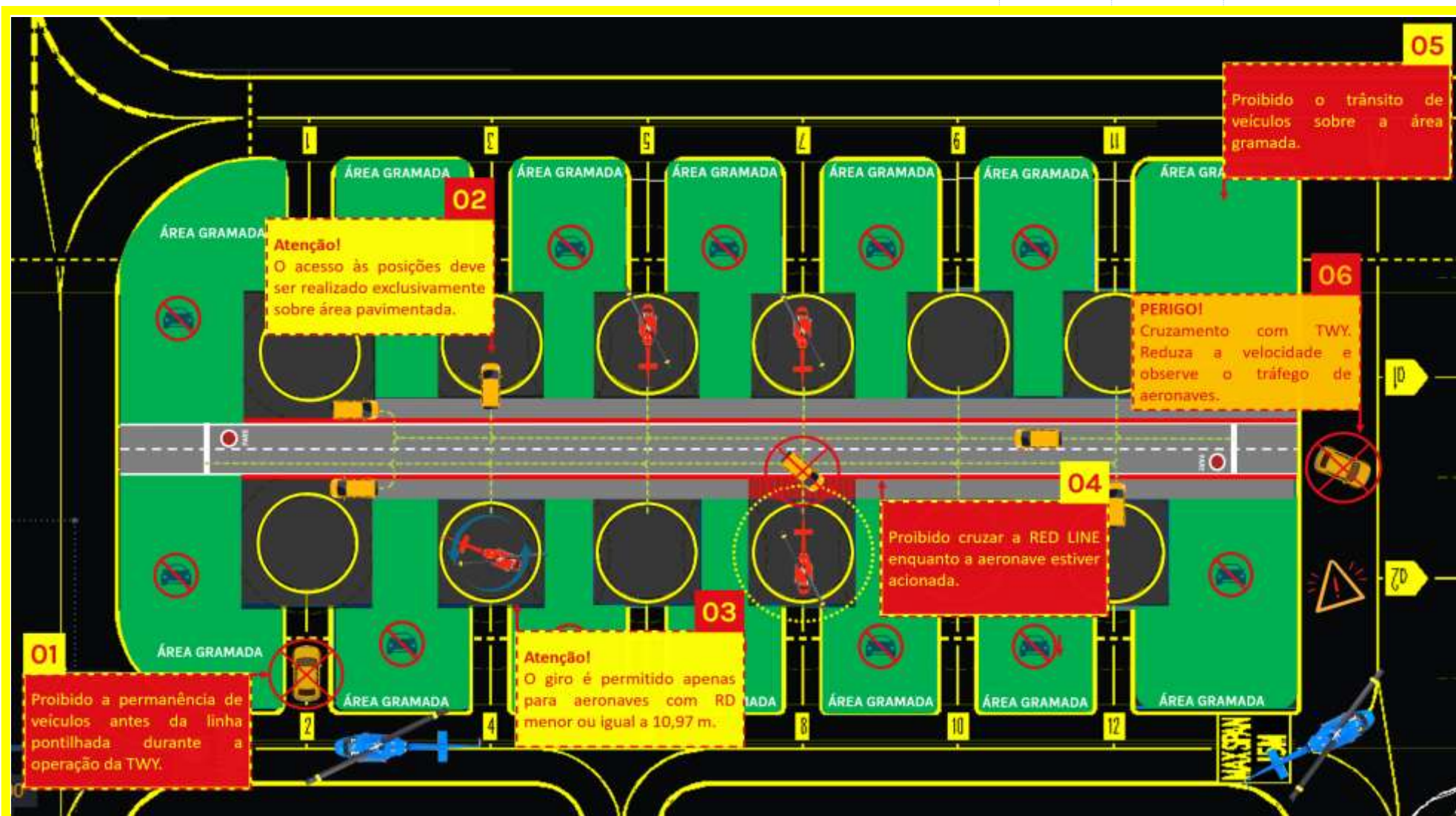
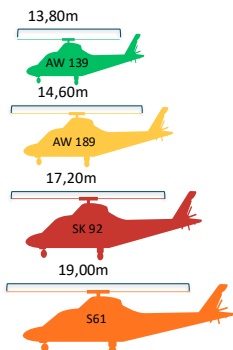
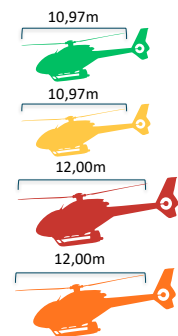


Fig.04 – Restrições pátio 2.

TÁXI SOLO



TÁXI AÉREO



Posições que configuram uma pequena interferência na prestação do serviço de controle de aeródromo (linha de visada). **Em caso de não funcionamento do sistema de câmeras, essas posições não poderão ser utilizadas.**



Proibido o giro na posição. Obrigatório seguir a linha de táxi.



Permitido o giro na posição.



É proibido o giro simultâneo de aeronaves quando posicionadas lado a lado (posições adjacentes).

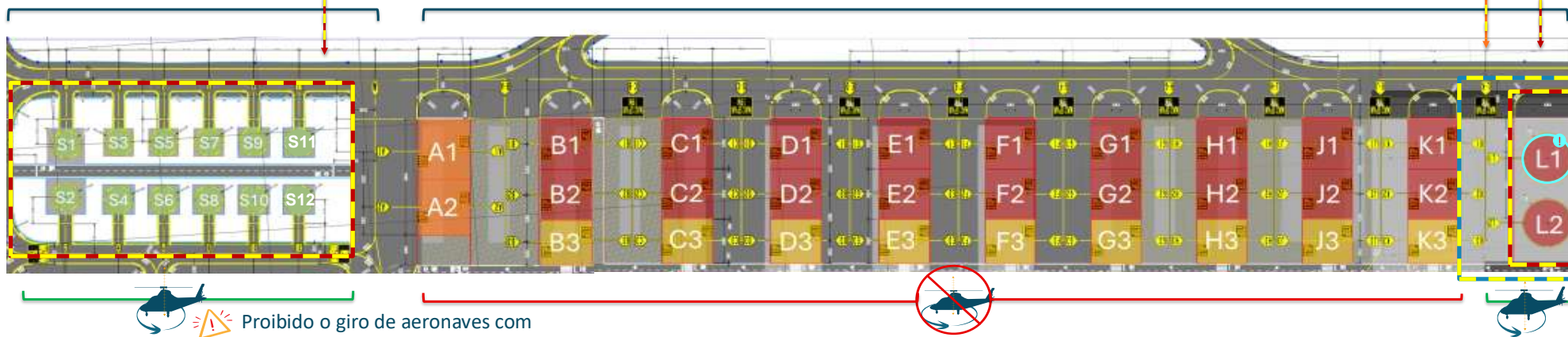
Pátio 02



Proibido o giro simultâneo nas posições L1 e L2.

Proibida a operação simultânea na TWY e o giro nas posições L1 e L2.

Pátio 01



Proibido o giro de aeronaves com diâmetro (RD) superior a 10,97 m.

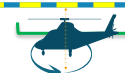
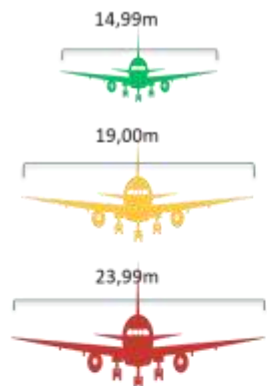


Fig.05 – Layout de posições dos pátios de estacionamentos 1 e 2 – Aeronaves de ASA Rotativa.

Pátio 1 – Estacionamento de Aeronaves de Asa Fixa



Posições que configuram uma pequena interferência na prestação do serviço de controle de aeródromo (linha de visada). Em caso de não funcionamento do sistema de câmeras, essas posições não poderão ser utilizadas.

Pátio 01

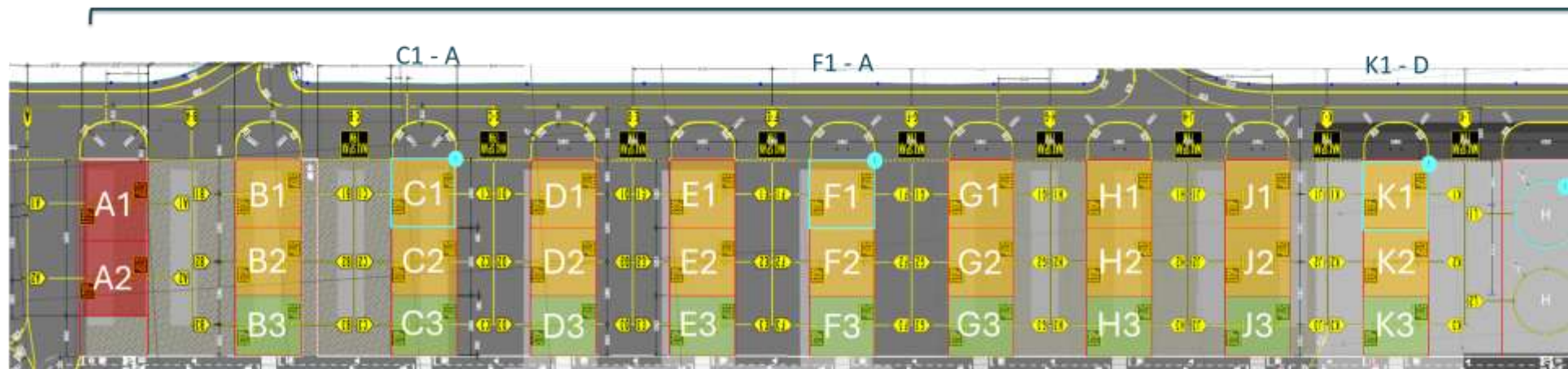


Fig.06 – Layout de posições do pátio de estacionamentos 1 – Aeronaves de ASA Fixa.

6. LOCAÇÃO DE AERONAVES

As aeronaves serão alocadas conforme o tipo de operação praticado, sua envergadura e tempo solo, seguindo, a princípio, os seguintes parâmetros básicos:

a) Pátio 1 – Aeronaves de asa rotativa e fixa

- 1º - Operações de voos *offshore*;
- 2º - Asa fixa - Voos Regulares;
- 3º - Asa fixa - Voos de aviação geral/militar com aeronaves baseadas;
- 4º - Asa fixa - Voos de aviação geral/militar com aeronaves não baseadas;
- 5º - Asa Rotativa – Voos de aviação geral/militar com aeronaves baseadas;
- 6º - Asa Rotativa – Voos de aviação geral/militar com aeronaves não baseadas;
- 7º - Asa Rotativa e fixa – Voos de escolas de aviação.

NOTA 6: O procedimento de lavagem e secagem de compressores poderá ser realizado em qualquer posição de estacionamento, desde que observadas as condicionantes operacionais e de segurança aplicáveis.

Os testes de manutenção que envolvam o giro das pás em alta rotação, poderão ser realizados nos *spots* do pátio 2 e nas posições **A1, A2, B1, B2, C1, C2, D1, D2, E1, E2, F1, F2, G1, G2, H1, H2, J1, J2, K1 e K2**, além das posições **L1 e L2, do pátio 1.**

As manutenções que envolvam voos pairados deverão ser executadas nas junções das **TWY A/E e A/B**, mediante coordenação prévia e autorização expressa do órgão de controle de tráfego aéreo.

Para os testes de motores de aeronaves de asa fixa, deverão ser utilizadas as posições **L1 e L2**, garantindo que o jato ou o fluxo resultante da queima de combustível seja direcionado à área gramada. **Nessas condições, as aeronaves deverão entrar e sair rebocadas das referidas posições.**

NOTA 7: As aeronaves empregadas em voos *offshore*, considerando todos os aspectos operacionais envolvidos, serão alocadas preferencialmente em posições próximas ao Terminal de Passageiros e aos respectivos hangares-base. O

ordenamento das posições de estacionamento seguirá a malha de voos encaminhada na noite anterior, podendo ser ajustado conforme avaliação do operador do COA, de acordo com as condições operacionais vigentes. Em situações específicas, levando-se em conta o tipo de aeronave e outras condicionantes operacionais, o Pátio 2 poderá ser utilizado para acomodar aeronaves compatíveis com suas características.

b) Pátio 2 – Somente aeronaves de asa rotativa

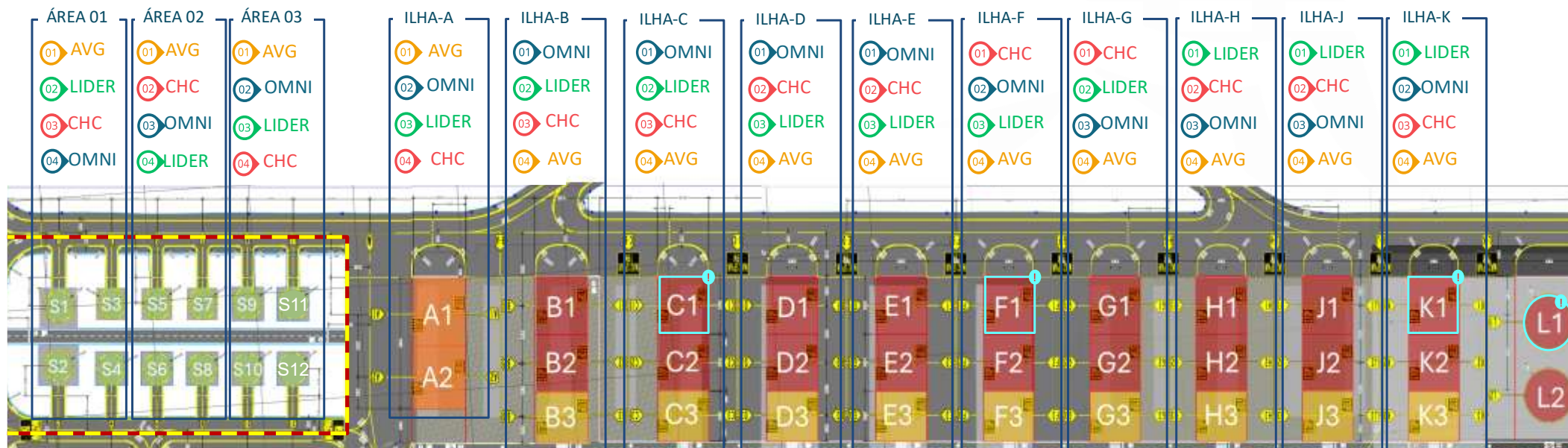
- 1º - Operações de voos panorâmicos e executivos;
- 2º - Aeronaves de Escolas de Aviação;
- 3º - Operações de voos *offshore*;
- 4º - Lavagem/secagem de compressores
- 5º - Testes de manutenção;
- 6º - Voos de aviação geral/militar com aeronaves baseadas e não baseadas.

Com o objetivo de reduzir as movimentações de reboque na TWY A e otimizar a operação das empresas, as aeronaves serão alocadas preferencialmente nas posições mais próximas de seus respectivos hangares, concentrando as operações de uma mesma empresa em áreas adjacentes.

Para tanto, foi definida uma prioridade de utilização das posições, dando precedência às aeronaves com programação de voo. **As aeronaves sem programação definida ou com longos períodos de permanência no pátio poderão ter sua movimentação solicitada pelo COA, de forma a liberar posições para aeronaves em operação programada. Essa solicitação deve ser prontamente atendida.**

A imagem a seguir apresenta a definição da prioridade de utilização das ilhas, considerando a ordem do maior para o menor grau de prioridade:

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026



Prioridade de uso para aeronaves de médio e grande porte.



Fig.07 – Definição da prioridade de utilização das ilhas

NOTA 8: É permitida a movimentação de aeronaves de asa fixa e rotativas rebocadas pela parte interna dos pátios de estacionamento, respeitadas as distâncias de segurança e os seguintes parâmetros, não estando limitados a:

- a) Prévia coordenação via rádio com o COA;
- b) Movimentação à baixa velocidade do veículo tração, estando as luzes “anticolisão” da aeronave e do veículo ativas todo o tempo de circulação;
- c) Quando ocorrer a movimentação por tração humana, as luzes “anticolisão” da aeronave devem estar ativas todo o tempo;
- d) Seguir, obrigatoriamente, as sinalizações horizontais de linhas de taxi entre o ponto de estacionamento inicial, ponto de estacionamento destino ou hangares;
- e) Não existir aeronaves com os motores ou pás ativas nas posições adjacentes à linha de taxi a ser utilizada;
- f) Não existir a intenção de movimentação de aeronaves por meios próprios nas posições adjacentes, considerando a necessidade da garantia da fluidez de tráfego de aeronaves com intenção de voo ou taxiando para ocupação de posição adjacente a ser utilizada;
- g) Atenção plena do operador do veículo tração durante o translado ou do responsável pela movimentação por tração humana, abstendo-se de comunicações não essenciais à tarefa;
- h) Cumprir as orientações emanadas pelo COA e/ou fiscais de pátios e pistas, assim como do Solo Jacarepaguá, quanto a aspectos pontuais durante a movimentação e na preparação;
- i) Em caso de dúvidas, acionar o COA para eventual auxílio operacional.
- j) No caso de movimentação de aeronaves rebocadas entre os hangares e posições de estacionamento dos pátios 1 e 2, e vice-versa, desde que o trajeto pretendido não faça uso da TWY A, O Controle Solo/TWR não deve ser acionado. Nesse contexto, toda a movimentação deve ser coordenada previamente com o COA, via telefone, e quando autorizada, via rádio para início das movimentações.

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

Abaixo demonstra-se exemplo de trajeto a ser seguido quando de reboque de aeronaves pelas áreas internas do pátio de estacionamento.

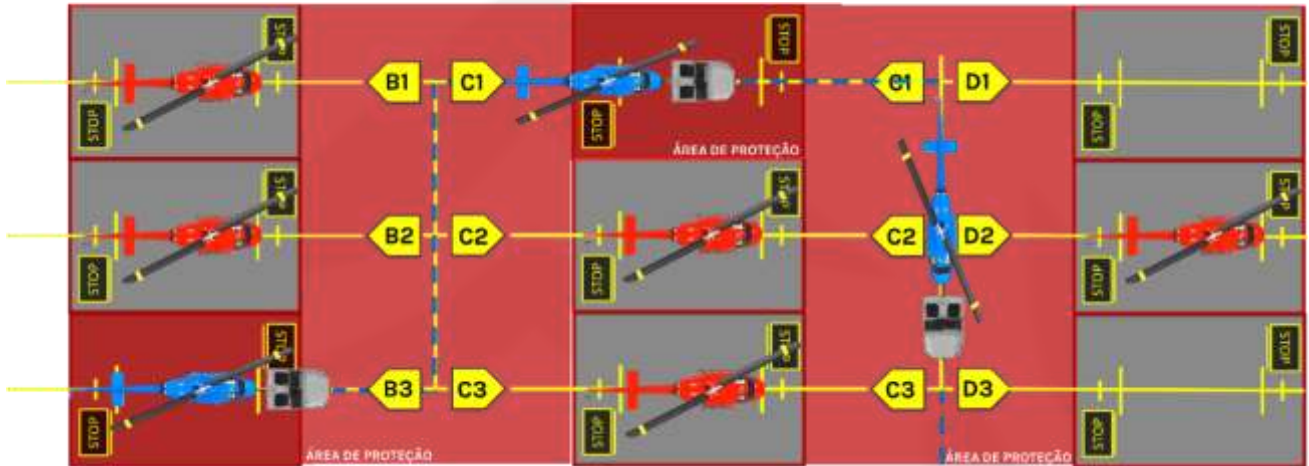


Fig.08 – Exemplo de trajeto para reboque de aeronaves pelas áreas internas do pátio de estacionamento.

**CAOP-GPA-001-2025****Gestão do Pátio de Aeronaves**

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

7. ANEXO**ANEXO 1 - POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO E CONDICIONANTES OPERACIONAIS**

POSIÇÃO	POS "T"	ASA	AERONAVE CRÍTICA TÁXI SOLO	AERONAVE CRÍTICA TÁXI AÉREO	MODELO OPERACIONAL DA POSIÇÃO	RESTRIÇÃO DE ACIONAMENTO DE PÁS SIMULTANEAMENTE	OPERAÇÃO ESPECIAL CFTV
A1	A	FIXA	FULL B (C680)	N/A	Somente passagem		
A1	B	ROTATIVA	H (S61 RD<19m)	RD<12m	Somente passagem		
A1	C	ROTATIVA	H (S61 RD<19m)	RD<12m	Somente passagem		
A1	D	FIXA	FULL B (C680)	N/A	Somente passagem		
A2	A	FIXA	FULL B (C680)	N/A	Somente passagem		
A2	B	ROTATIVA	H (S61 RD<19m)	RD<12m	Somente passagem		
A2	C	ROTATIVA	H (S61 RD<19m)	RD<12m	Somente passagem		
A2	D	FIXA	FULL B (C680)	N/A	Somente passagem		
B1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem		
B1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem		
B1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem		
B1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem		



CAOP-GPA-001-2025

Gestão do Pátio de Aeronaves

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

B2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem	
B2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem	
B2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem	
B2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem	
B3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem	
B3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem	
B3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem	
B3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem	
C1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem	SIM
C1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem	
C1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem	
C1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem	
C2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem	
C2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem	
C2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem	
C2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem	
C3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem	
C3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem	
C3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem	
C3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem	



CAOP-GPA-001-2025

Gestão do Pátio de Aeronaves

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

D1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
D1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
D1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
D1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
D2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
D2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
D2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
D2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
D3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
D3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
D3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
D3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
E1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
E1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
E1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
E1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
E2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
E2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
E2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
E2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem



CAOP-GPA-001-2025

Gestão do Pátio de Aeronaves

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

E3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
E3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
E3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
E3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
F1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem SIM
F1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
F1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
F1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
F2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
F2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
F2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
F2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
F3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
F3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
F3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
F3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
G1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
G1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
G1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
G1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem



CAOP-GPA-001-2025

Gestão do Pátio de Aeronaves

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

G2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
G2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
G2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
G2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
G3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
G3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
G3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
G3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
H1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
H1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
H1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
H1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
H2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
H2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
H2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
H2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
H3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
H3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
H3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
H3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem



CAOP-GPA-001-2025

Gestão do Pátio de Aeronaves

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

J1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
J1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
J1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
J1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
J2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
J2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
J2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
J2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
J3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
J3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
J3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem
J3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem
K1	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
K1	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
K1	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
K1	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem SIM
K2	A	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem
K2	B	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
K2	C	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente passagem
K2	D	FIXA	B (KING AIR B350 e<19m)	N/A	Somente passagem

**CAOP-GPA-001-2025****Gestão do Pátio de Aeronaves**

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

K3	A	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem		
K3	B	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem		
K3	C	ROTATIVA	H (AW189 RD<14,8m)	RD<10,97m	Somente passagem		
K3	D	FIXA	FULL A	N/A	Somente passagem		
L1	-	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente giro	Giro L2 e tráfego na TWY K/L	SIM
L2	-	ROTATIVA	H (S92 RD<17,2m)	RD<12m	Somente giro	Giro L2 e tráfego na TWY K/L	
S01	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.	
S02	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.	
S03	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.	
S04	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.	
S05	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.	
S06	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.	



CAOP-GPA-001-2025

Gestão do Pátio de Aeronaves

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026

S07	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.
S08	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.
S09	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.
S10	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.
S11	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.
S12	-	ROTATIVA	AW 139 (RD<13,8m)	RD<10,97m	Somente giro	Giro simultâneo de aeronaves em posições adjacentes.




CAOP-GPA-001-2025

Emissão Inicial	24/11/2025
Revisão	2
Data Revisão	28/01/2026


Gestão do Pátio de Aeronaves

Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 2026.

rogerio.prado@paxaerportos.com.br

Assinado
 Rogério Augusto Prado
D4Sign


igor.fernandes@paxaerportos.com.br

Assinado
 Igor Soares Fernandes
D4Sign

PRS AEROPORTOS S.A.

ASSINATURA DO REPRESENTANTE OPERADOR AÉREO.

rogerio.prado@paxaerportos.com.br

Assinado
 Rogério Augusto Prado
D4Sign

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL CAOp SBJR - NOVO PÁTIO pdf

Código do documento e45d0a43-4837-4c3f-8df5-cab01d812931



Assinaturas



Rogério Augusto Prado
rogerio.prado@paxaeroportos.com.br
Assinou

Rogério Augusto Prado



Igor Soares Fernandes
igor.fernandes@paxaeroportos.com.br
Assinou

Igor Soares Fernandes

Eventos do documento

29 Jan 2026, 11:47:28

Documento e45d0a43-4837-4c3f-8df5-cab01d812931 **criado** por ANDRÉ LUIZ DE PAULA COUTO (01eb0a3a-4029-4b02-901c-38fb062674ec). Email: andre.couto@paxaeroportos.com.br. - DATE_ATOM: 2026-01-29T11:47:28-03:00

29 Jan 2026, 11:52:08

Assinaturas **iniciadas** por ANDRÉ LUIZ DE PAULA COUTO (01eb0a3a-4029-4b02-901c-38fb062674ec). Email: andre.couto@paxaeroportos.com.br. - DATE_ATOM: 2026-01-29T11:52:08-03:00

29 Jan 2026, 12:10:38

IGOR SOARES FERNANDES **Assinou** (9a04c0c4-cbeb-4209-b177-1dc6c08d1caa) - Email: igor.fernandes@paxaeroportos.com.br - IP: 179.191.89.162 (mvx-179-191-89-162.mundivox.com porta: 58020) - Documento de identificação informado: 093.727.916-10 - DATE_ATOM: 2026-01-29T12:10:38-03:00

29 Jan 2026, 14:52:30

ROGERIO AUGUSTO PRADO **Assinou** (e7288d9a-f085-40d4-8b65-6a33a0875977) - Email: rogerio.prado@paxaeroportos.com.br - IP: 179.191.89.162 (mvx-179-191-89-162.mundivox.com porta: 25238) - Documento de identificação informado: 170.744.838-85 - DATE_ATOM: 2026-01-29T14:52:30-03:00

Hash do documento original

(SHA256):88af5eaa4fa8ebc9a1855ad5f1972b6a9737f0aaf2b2906c50359720a63a0d4e
(SHA512):ea03093cc3988f3ee8a99397a4d620b89cd06bdc4528c574297b29254f57707c989c9c2851e5ae777b59b631a89264818493c320c808bc64db1e996f9861f7ae

Esse log pertence **única e exclusivamente** aos documentos de HASH acima



Esse documento está assinado e certificado pela D4Sign

Integridade certificada no padrão ICP-BRASIL

Assinaturas eletrônicas e físicas têm igual validade legal, conforme **MP 2.200-2/2001** e **Lei 14.063/2020**.