

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-31

**REQUISITOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO
AÉREO**

2009

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-31

**REQUISITOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO
AÉREO**

2009



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 8/SDOP, DE 19 DE MARÇO DE 2009.

Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica que disciplina os Requisitos dos Serviços de Tráfego Aéreo.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, inciso III, alínea “g”, da Portaria DECEA nº 1-T/DGCEA, de 02 de janeiro de 2009, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 100-31, "Requisitos dos Serviços de Tráfego Aéreo", que com esta baixa.

Art. 2º Fixar a data de 9 de abril de 2009, para entrada em vigor desta publicação.

Art. 3º Revogar a Portaria DECEA nº 85/SDOP, de 30 de outubro de 2008, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 210, de 06 de novembro de 2008.

(a) Brig Ar JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicado no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 066, de 08 abril de 2009).



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 42/SDOP, DE 24 DE JULHO DE 2009.

Aprova a edição da modificação à Instrução do
Comando da Aeronáutica que trata dos
Requisitos dos Serviços de Tráfego Aéreo.

**O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, no uso das atribuições que lhe
confere o art. 1º, inciso III, da Portaria DECEA nº 1-T/DGCEA, de 2 de janeiro de 2009, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da modificação à ICA 100-31, "Requisitos dos Serviços
de Tráfego Aéreo ", que com esta baixa.

Art. 2º Esta modificação entra em vigor na data de sua publicação.

LUIZ CLÁUDIO RIBEIRO DA SILVA - Cel Av
Chefe Interino do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicada no BCA nº 147, de 10 de agosto de 2009)

BRASIL

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE GERENCIAMENTO DE NAVEGAÇÃO AÉREA
AV. GENERAL JUSTO, 160 – 2º ANDAR
20021-130-RIO DE JANEIRO - RJ

ICA 100-31 MODIFICAÇÃO

2009 (ver obs.)

TEL: (21) 2585 8237 AFTN: SBRJYGYI ADM: PAME FAX: (21) 3814 6252 TELEX: 2137113COMAERBR

ICA 100-31 “REQUISITOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO”, DE 09 ABR 2009

1 SUBSTITUIÇÃO DE PÁGINAS:

DESTRUIR		INSERIR	
PÁGINA	DATA	PÁGINA	DATA
(Sumário)	2009	(Sumário)	2009
DE 32 A 34	2009	DE 32 A 40	2009

2 CORREÇÃO:

PÁGINA	ITEM / SUBITEM	ALÍNEA
	SUMÁRIO	-
32	9 (SUBSTITUIDO)	-
DE 33 A 40	10 e 11 (SUBSTITUIDOS)	-

OBS: Esta emenda entra em vigor na data de sua publicação.

3 ARQUIVO: Depois de efetuar as substituições, inserir esta folha após a página de rosto da publicação original.

4 APROVAÇÃO: Portaria DECEA nº 42/SDOP, de 24 de julho de 2009 e publicado no BCA nº , de de julho de 2009.

SUMÁRIO

(NR) – Portaria DECEA nº 42/SDOP DE 24/07/2009

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	<u>FINALIDADE</u>	9
1.2	<u>ÂMBITO</u>	9
1.3	<u>CUMPRIMENTO DAS NORMAS INTERNACIONAIS</u>	9
1.4	<u>ABREVIATURAS</u>	9
1.5	<u>DEFINIÇÕES</u>	10
2	ESPAÇOS AÉREOS E AERÓDROMOS	11
2.1	<u>DESIGNAÇÃO DOS ESPAÇOS AÉREOS E AERÓDROMOS</u>	11
2.2	<u>CONFIGURAÇÃO DOS ESPAÇOS AÉREOS</u>	11
3	REQUISITOS GERAIS	12
3.1	<u>OBJETIVOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	12
3.2	<u>DIVISÃO DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	12
3.3	<u>NECESSIDADE DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	12
3.4	<u>ESTABELECIMENTO E DESIGNAÇÃO DOS ÓRGÃOS QUE PRESTAM SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	13
3.5	<u>ESPECIFICAÇÕES DAS REGIÕES DE INFORMAÇÃO DE VOO, ÁREAS DE CONTROLE E ZONAS DE CONTROLE</u>	13
3.6	<u>IDENTIFICAÇÃO DOS ÓRGÃOS ATS E DOS ESPAÇOS AÉREOS</u>	14
3.7	<u>ESTABELECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE ROTAS ATS</u>	14
3.8	<u>ESTABELECIMENTO DE PONTOS DE TROCA</u>	15
3.9	<u>ESTABELECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE PONTOS DE NOTIFICAÇÃO</u>	15
3.10	<u>ESTABELECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE ROTAS PADRONIZADAS PARA O TÁXI DE AERONAVES</u>	15
4	REQUISITOS DE COMUNICAÇÕES	16
4.1	<u>SERVIÇO MÓVEL AERONÁUTICO</u>	16
4.2	<u>SERVIÇO FIXO AERONÁUTICO</u>	17
4.3	<u>COMUNICAÇÕES PARA O CONTROLE DO MOVIMENTO DE SUPERFÍCIE</u>	20
5	REQUISITOS DE INFORMAÇÕES	21
5.1	<u>INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS FORNECIDAS AOS ÓRGÃOS ATS</u>	21
5.2	<u>INFORMAÇÕES SOBRE AS CONDIÇÕES DO AERÓDROMO E O ESTADO OPERACIONAL DAS INSTALAÇÕES CORRESPONDENTES</u>	23
5.3	<u>INFORMAÇÕES SOBRE O ESTADO OPERACIONAL DOS SERVIÇOS DE RADIONAVEGAÇÃO</u>	23

5.4	<u>INFORMAÇÕES SOBRE BALÕES LIVRES NÃO-TRIPULADOS</u>	23
5.5	<u>INFORMAÇÕES CONCERNENTES À ATIVIDADE VULCÂNICA</u>	23
5.6	<u>INFORMAÇÕES REFERENTES A NUVENS DE MATERIAIS RADIOATIVOS E DE SUBSTÂNCIAS QUÍMICAS TÓXICAS</u>	23
5.7	<u>ESTABELECIMENTO DE CARTAS DE ACORDO OPERACIONAL</u>	23
6	REQUISITOS DE VIGILÂNCIA	24
6.1	<u>CAPACIDADES DOS SISTEMAS DE VIGILÂNCIA ATS</u>	24
6.2	<u>TELA DE VIGILÂNCIA</u>	25
6.3	<u>REGISTRO AUTOMÁTICO DE DADOS DE VIGILÂNCIA</u>	26
7	REQUISITOS DE DADOS AERONÁUTICOS	27
7.1	<u>PRECISÃO E INTEGRIDADE</u>	27
7.2	<u>CÁLCULOS DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS</u>	27
8	REQUISITOS DE COORDENAÇÃO	29
8.1	<u>COORDENAÇÃO ENTRE O OPERADOR DE AERONAVES E OS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	29
8.2	<u>COORDENAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS DA CIRCULAÇÃO OPERACIONAL MILITAR E OS ÓRGÃOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	29
8.3	<u>COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES POTENCIALMENTE PERIGOSAS PARA AS AERONAVES CIVIS</u>	29
8.4	<u>COORDENAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS DE METEOROLOGIA E OS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO</u>	30
9	REQUISITOS DE COMUNICAÇÃO POR ENLACE DE DADOS CONTROLADOR-PILOTO (CPDLC)	32
9.1	<u>GENERALIDADES</u>	32
9.2	<u>ESTABELECIMENTO DA CPDLC</u>	32
10	REQUISITOS DO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA DEPENDENTE AUTOMÁTICA - CONTRATO (ADS-C)	33
10.1	<u>GENERALIDADES</u>	33
10.2	<u>CAPACIDADE DO SISTEMA DE TERRA ADS-C</u>	33
10.3	<u>INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS RELACIONADAS AO ADS-C</u>	35
10.4	<u>USO DO ADS-C NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO</u>	35
11	DISPOSIÇÕES FINAIS	38
	REFERÊNCIAS	39
	Anexo A - Serviços de radionavegação considerados essenciais nas fases de aproximação, pouso, decolagem e arremetida	40

PREFÁCIO

Esta publicação foi editada com o objetivo de:

- a) substituir a ICA 100-31, “Requisitos dos Serviços de Tráfego Aéreo”, de 30 de outubro de 2008;
- b) promover as revisões editoriais pertinentes para melhorar o entendimento; e
- c) inserir os itens sobre:
 - designação dos espaços aéreos e aeródromos;
 - configuração dos espaços aéreos;
 - estabelecimento e designação dos órgãos que prestam serviços de tráfego aéreo; e
 - especificações das Regiões de Informação de Voo, Áreas de Controle e Zonas de Controle.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução tem por finalidade estabelecer os requisitos para os Serviços de Tráfego Aéreo, em complemento às demais legislações do DECEA que tratam sobre esse assunto, devendo ser utilizada no planejamento dos referidos serviços.

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes nesta Instrução são de observância obrigatória e aplicam-se no âmbito do SISCEAB para fins de planejamento dos serviços de tráfego aéreo.

1.3 CUMPRIMENTO DAS NORMAS INTERNACIONAIS

Os requisitos dos serviços de tráfego aéreo, constantes nesta Instrução, estão em conformidade com o previsto no Anexo 11, “Serviços de Tráfego Aéreo”, à Convenção de Aviação Civil Internacional, bem como no Doc. 4444, “Gerenciamento do Tráfego Aéreo”, e no Doc. 9426, “Planejamento dos Serviços de Tráfego Aéreo”, ambos da Organização de Aviação Civil Internacional. Tais requisitos devem ser atendidos por meio do estabelecimento de ações, procedimentos, processos e/ou sistemas que possam garantir os níveis desejados de segurança e eficiência dos Serviços de Tráfego Aéreo do SISCEAB.

1.4 ABREVIATURAS

ADS-B	- Vigilância Dependente Automática - Radiodifusão
ADS-C	- Vigilância Dependente Automática - Contrato
ACC	- Centro de Controle de Área
AFIS	- Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
APP	- Controle de Aproximação
CRC	- Verificação por Redundância Cíclica.
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
ELT	- Transmissor Localizador de Emergência
EMS	- Estação Meteorológica de Superfície
ICA	- Instrução do Comando da Aeronáutica
MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
NOTAM	- Aviso aos Aeronavegantes
OACI	- Organização de Aviação Civil Internacional
PSR	- Radar de Vigilância Primária
RVR	- Alcance Visual na Pista
SID	- Saída Padrão por Instrumentos
SIGMET	- Informação relativa a fenômenos meteorológicos em rota que possam afetar a segurança operacional das aeronaves
SISCEAB	- Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

SSR	- Radar Secundário de Vigilância
STAR	- Chegada Padrão por Instrumento
TWR	- Torre de Controle de Aeródromo
VHF	- Frequência Muito Alta
VOR	- Radiofarol Onidirecional em VHF

1.5 DEFINIÇÕES

1.5.1 COMUNICAÇÕES IMPRESSAS

Comunicações que automaticamente proveem um registro impresso permanente em cada terminal de um circuito de todas as mensagens que passam por tal circuito.

1.5.2 DADO

Toda quantidade ou conjunto de quantidades que possam servir como referência ou base para o cálculo de outras quantidades.

1.5.3 DADO GEODÉSICO

Conjunto mínimo de parâmetros requerido para definir a localização e orientação do sistema referencial local com respeito ao sistema/estrutura referencial mundial.

1.5.4 INTEGRIDADE (DADOS AERONÁUTICOS)

Grau de garantia de que um dado aeronáutico e seu valor não tenham sido perdidos nem alterados desde a sua origem ou emenda autorizada.

1.5.5 PROGRAMA DE SEGURANÇA

Conjunto integrado de regras e atividades visando à melhoria da segurança.

1.5.6 QUALIDADE DOS DADOS

Grau ou nível de confiança de que os dados proporcionados satisfarão os requisitos do usuário de dados no que se refere à exatidão, resolução e integridade.

1.5.7 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA

Enfoque sistemático para o gerenciamento da segurança, que inclui a estrutura organizacional, responsabilidades, políticas e procedimentos necessários.

1.5.8 SERVIÇO DE RADIONAVEGAÇÃO

Serviço que provê informação ou dados de posição para a operação eficiente e segura das aeronaves apoiado por um ou mais auxílios à navegação.

1.5.9 VERIFICAÇÃO POR REDUNDÂNCIA CÍCLICA

Algoritmo matemático aplicado à expressão de dados que proporciona um certo nível de garantia contra a perda ou alteração de dados.

2 ESPAÇOS AÉREOS E AERÓDROMOS

2.1 DESIGNAÇÃO DOS ESPAÇOS AÉREOS E AERÓDROMOS

Tendo em vista a necessidade do gerenciamento de forma eficiente das atividades que se realizam no espaço aéreo brasileiro, e, face aos objetivos relacionados à prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo, os espaços aéreos e aeródromos devem ser designados como Regiões de Informação de Voo, Áreas de Controle, Zonas de Controle, Zonas de Tráfego de Aeródromo, Aeródromos Controlados ou Espaços Aéreos Condicionados.

2.2 CONFIGURAÇÃO DOS ESPAÇOS AÉREOS

2.2.1 REGIÕES DE INFORMAÇÃO DE VOO

As FIR devem ser estabelecidas com a seguinte configuração:

- a) limite vertical superior - ilimitado;
- b) limite vertical inferior - solo ou água; e
- c) limites laterais - indicados nas Cartas de Rota.

2.2.2 ÁREAS DE CONTROLE

As Áreas de Controle devem ser estabelecidas com a seguinte configuração:

- a) Áreas Superiores de Controle - compreendem as aerovias superiores e outras partes do espaço aéreo superior, assim definidas;
- b) Áreas de Controle - compreendem aerovias inferiores e outras partes do espaço aéreo inferior, assim definidas;
- c) Áreas de Controle Terminal - configuração variável indicada nas cartas e manuais publicados pelo DECEA;

2.2.3 ZONAS DE CONTROLE E ZONAS DE TRÁFEGO DE AERÓDROMO

As Zonas de Controle e as Zonas de Tráfego de Aeródromo devem ser estabelecidas com a configuração variável indicada nas cartas e manuais publicados pelo DECEA.

2.2.4 ESPAÇOS AÉREOS CONDICIONADOS

Os espaços aéreos condicionados devem ser estabelecidos com a seguinte configuração:

- a) Áreas Proibidas - configuração variável indicada nas cartas e manuais publicados pelo DECEA;
- b) Áreas Perigosas – configuração variável indicada nas cartas e manuais publicados pelo DECEA; e
- c) Áreas Restritas - configuração variável indicada nas cartas e manuais publicados pelo DECEA.

3 REQUISITOS GERAIS

3.1 OBJETIVOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

Os objetivos dos serviços de tráfego aéreo são:

- a) prevenir colisões entre aeronaves;
- b) prevenir colisões entre aeronaves na área de manobras e entre essas e os obstáculos nesta área;
- c) acelerar e manter ordenadamente o movimento do tráfego aéreo;
- d) assessorar e proporcionar informações úteis para o movimento seguro e eficaz dos voos; e
- e) notificar os órgãos pertinentes a respeito das aeronaves que necessitem de ajudas de busca e salvamento, e auxiliar esses órgãos no que for necessário.

3.2 DIVISÃO DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

Os serviços de tráfego aéreo compreendem os tipos de serviços descritos nos subitens a seguir.

3.2.1 O Serviço de Controle de Tráfego Aéreo, para atender aos objetivos indicados em a), b) e c) de 3.1. Este serviço divide-se em:

- a) Serviço de Controle de Área;
- b) Serviço de Controle de Aproximação; e
- c) Serviço de Controle de Aeródromo.

3.2.2 O Serviço de Informação de Voo, para atender ao objetivo d) de 3.1.

3.2.3 O Serviço de Alerta, para atender ao objetivo e) de 3.1.

NOTA 1: Os tipos de serviços de tráfego aéreo estabelecidos no espaço aéreo sob jurisdição do Brasil são descritos na AIP-Brasil.

NOTA 2: Quando se planejar o serviço de tráfego aéreo em alguma parte do espaço aéreo ou em algum aeródromo, essa parte do espaço aéreo ou esse aeródromo deverá ser designado, levando-se em conta o tipo de serviço de tráfego aéreo que será provido.

3.3 NECESSIDADE DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

3.3.1 Para se determinar a necessidade dos serviços de tráfego aéreo, serão levados em conta os seguintes fatores:

- a) os tipos de tráfego aéreo de que se trata;
- b) a densidade do tráfego aéreo;
- c) as condições meteorológicas; e
- d) outros fatores pertinentes.

3.3.2 O fato de as aeronaves estarem equipadas com o Sistema Anticolisão de Bordo em uma área específica não será motivo determinante da necessidade do serviço de tráfego aéreo naquela área.

3.4 ESTABELECIMENTO E DESIGNAÇÃO DOS ÓRGÃOS QUE PRESTAM SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

3.4.1 Deverão ser estabelecidos órgãos de serviço de tráfego aéreo que tenham os meios adequado para prover o Serviço de Informação de Voo e o Serviço de Alerta nas Regiões de Informação de Voo.

3.4.2 Deverão ser estabelecidos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo para prover Serviço de Controle de Tráfego Aéreo, Serviço de Informação de Voo e Serviço de Alerta dentro de Áreas de Controle, Zonas de Controle e em aeródromos controlados.

3.5 ESPECIFICAÇÕES DAS REGIÕES DE INFORMAÇÃO DE VOO, ÁREAS DE CONTROLE E ZONAS DE CONTROLE

3.5.1 A delimitação do espaço aéreo, com vistas à prestação dos serviços de tráfego aéreo, deve levar em conta a disposição da estrutura das rotas e a necessidade da prestação de um serviço eficiente.

3.5.2 Regiões de Informação de Voo

3.5.2.1 As Regiões de Informação de Voo deverão ser delimitadas para cobrir toda a estrutura das rotas aéreas a serem servidas por tais regiões.

3.5.2.2 A Região de Informação de Voo deverá incluir todo o espaço aéreo ATS dentro de seus limites laterais.

3.5.3 ÁREAS DE CONTROLE

3.5.3.1 As Áreas de Controle, incluindo, *entre outras*, as aerovias e as Áreas de Controle Terminal, deverão ser delimitadas de forma a abranger as trajetórias dos voos IFR ou partes deles para os quais é necessário prover o serviço de controle de tráfego aéreo, levando-se em conta a capacidade dos auxílios à navegação normalmente usados naquela área.

3.5.3.2 O limite inferior de uma Área de Controle deverá ser estabelecido em uma altura acima do solo ou água não inferior a 200 m (700 pés).

3.5.3.2.1 O limite inferior de uma Área de Controle, quando factível e conveniente a fim de permitir liberdade de ação para os voos VFR abaixo da Área de Controle, deverá ser estabelecida uma altura maior do que o mínimo especificado em 3.5.3.2.

3.5.3.2.2 Quando o limite inferior de uma Área de Controle estiver acima de 900m (3 000 pés) MSL ele deve coincidir com um nível de cruzeiro VFR das tabelas do Anexo B da ICA 100-12.

3.5.3.3 O limite superior de uma Área de Controle deverá ser estabelecido:

- a) quando o serviço de controle de tráfego aéreo não puder ser provido acima de tal limite superior; ou
- b) quando a Área de Controle estiver situada abaixo de uma área de controle superior, caso em que o limite superior deverá coincidir com o limite inferior da Área de Controle superior. Quando estabelecido, tal limite

superior deverá coincidir com um nível de cruzeiro VFR constante na tabela do Anexo B da ICA 100-12.

3.5.4 Zonas de Controle

3.5.4.1 Os limites laterais das Zonas de Controle deverão encerrar, pelo menos, aquelas partes do espaço aéreo, que não estejam compreendidas dentro das Áreas de Controle, que contenham as trajetórias dos voos IFR que chegam e partem de aeródromos a serem usados em condições meteorológicas por instrumentos.

3.5.4.2 Os limites laterais de uma Zona de Controle deverão estender-se a, pelo menos, 9.3km (5 NM) a partir do centro do aeródromo ou aeródromos envolvidos, nas direções em que possam ser feitas as aproximações.

3.5.4.3 Se uma Zona de Controle estiver localizada dentro dos limites laterais de uma Área de Controle, ela deverá estender-se por cima da superfície do solo até, pelo menos, o limite inferior da Área de Controle.

3.5.4.4 Se uma Zona de Controle estiver localizada fora dos limites laterais de uma Área de Controle, deve ser estabelecido um limite superior.

3.5.4.5 Se se desejar estabelecer o limite superior de uma Zona de Controle em um nível mais elevado do que o limite inferior da Área de Controle estabelecida acima dela, ou se a Zona de Controle for localizada fora dos limites laterais de uma Área de Controle, seu limite superior deverá ser estabelecido em um nível que possa ser identificado facilmente pelos pilotos. Quando este limite estiver acima de 900m (3000 pés) MSL, deverá coincidir com um nível de cruzeiro VFR constante na tabela do Anexo B da ICA 100-12.

3.6 IDENTIFICAÇÃO DOS ÓRGÃOS ATS E DOS ESPAÇOS AÉREOS

3.6.1 O Centro de Controle de Área deve ser identificado pelo nome da cidade mais próxima ou por alguma característica geográfica.

3.6.2 A Torre de Controle de Aeródromo, o Órgão de Controle de Aproximação e o Órgão que proporciona o AFIS devem ser identificados pelo nome do aeródromo em que estejam situados.

3.6.3 A Zona de Controle, a Área de Controle e a Região de Informação de Voo serão identificadas pelo nome do órgão que exerce jurisdição sobre o referido espaço aéreo.

3.7 ESTABELECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE ROTAS ATS

3.7.1 Quando forem estabelecidas as rotas ATS, serão proporcionados os espaços aéreos de proteção ao longo de cada rota ATS e uma separação segura entre as rotas ATS adjacentes.

3.7.2 Quando a densidade, a complexidade ou a natureza do tráfego justificarem, devem ser estabelecidas rotas especiais para uso do tráfego em níveis mais baixos, envolvendo os helicópteros, incluindo os que operem nas plataformas em alto mar. Ao ser determinada a separação lateral entre essas rotas, devem ser levados em conta os meios de navegação disponíveis e o equipamento de navegação a bordo dos helicópteros.

3.7.3 As rotas ATS são identificadas por meio de designadores. Esses designadores, distintos das rotas padronizadas de saída e de chegada, devem ser selecionados de conformidade com os princípios dispostos nas publicações em vigor da OACI.

3.7.4 As rotas padronizadas de saída e de chegada, bem como os procedimentos relacionados devem ser identificados conforme o disposto nas publicações em vigor da OACI.

3.8 ESTABELECIMENTO DE PONTOS DE TROCA

3.8.1 Deverão ser estabelecidos pontos de troca nos trechos de rota ATS definidos por referencia a VOR/NDB, quando ele facilitar a precisão da navegação ao longo do trecho da rota. O estabelecimento de pontos de troca deve limitar-se a trechos de rota de 110 km (60 NM) ou mais, exceto quando a complexidade das rotas ATS, a densidade dos auxílios à navegação ou outras razões técnicas e operacionais justificarem o estabelecimento de pontos de troca em trechos de rota mais curtas.

3.8.2 A menos que se estabeleça outro modo em relação com a performance dos auxílios à navegação ou com os critérios de proteção das frequências, o ponto de troca, em tal trecho de rota, deve ser o ponto médio entre os auxílios, no caso de um trecho de rota direta, ou a interseção de radiais no caso de um trecho de rota que muda de direção.

3.9 ESTABELECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE PONTOS DE NOTIFICAÇÃO

3.9.1 Deverão ser estabelecidos pontos de notificação, a fim de definir uma rota ATS e/ou, em função dos requisitos necessários aos serviços de tráfego aéreo, para informação concernente à progressão das aeronaves em voo.

3.9.2 Os pontos de notificação serão identificados por meio de designadores. Esses designadores devem ser estabelecidos de conformidade com os princípios dispostos nas publicações da OACI em vigor.

3.10 ESTABELECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE ROTAS PADRONIZADAS PARA O TÁXI DE AERONAVES

3.10.1 Quando necessário, devem ser estabelecidas rotas padronizadas para o taxiamento de aeronaves entre pistas, pátios e áreas de manutenção. Tais rotas devem ser diretas, simples e, onde praticável, projetadas para evitar conflitos de tráfego.

3.10.2 As rotas padronizadas para o táxi de aeronaves devem ser identificadas mediante designadores claramente distintos daqueles das pistas e rotas ATS.

4 REQUISITOS DE COMUNICAÇÕES

4.1 SERVIÇO MÓVEL AERONÁUTICO

4.1.1 CRITÉRIOS GERAIS

4.1.1.1 Para o propósito dos serviços de tráfego aéreo, nas comunicações aeroterrestres, será utilizada a radiotelefonia ou o enlace de dados.

4.1.1.2 Quando as comunicações radiotelefônicas diretas bilaterais ou por enlace de dados, entre o piloto e o controlador, forem usadas para a provisão do serviço de tráfego aéreo, deverão ser empregados equipamentos de gravação para todos os referidos canais de comunicação aeroterrestres.

4.1.1.3 Os registros dos canais de comunicações previstos no item 4.1.1.2 deverão ser mantidos por um período mínimo, conforme especificado nas normas em vigor do DECEA.

4.1.1.4 Canal de Emergência

4.1.1.4.1 O canal de emergência (121,5 MHz) deve ser usado somente para fins de emergência, tal como se detalha, de forma geral, a seguir:

- a) para prover um canal livre entre as aeronaves em situação de emergência e um Órgão ATS, quando os canais normais estiverem sendo utilizados por outras aeronaves;
- b) para prover um canal de comunicações VHF comum entre as aeronaves, tanto civis como militares, bem como entre essas aeronaves e os serviços de busca e salvamento, antes de mudar, quando for necessário, para a frequência adequada;
- c) para prover comunicações aeroterrestres com as aeronaves quando a falha do equipamento de bordo impedir o uso dos canais regulares;
- d) para prover um canal para a operação dos transmissores de localização de emergência (ELT) e para as comunicações entre embarcações e aeronaves dedicadas a operações de busca e salvamento; e
- e) para prover um canal VHF comum para as comunicações entre as aeronaves civis e as aeronaves interceptoras ou os órgãos de controle de interceptação.

4.1.1.4.2 O canal de emergência (121,5 MHz) deverá estar disponível em:

- a) Centros de Controle de Área;
- b) Torres de Controle de Aeródromo e Órgãos de Controle de Aproximação que prestem serviço a aeródromos internacionais e a aeródromos internacionais de alternativa; e
- c) demais órgãos designados pelo DECEA, nos quais seja considerado necessário dispor dessa frequência para assegurar a recepção imediata das comunicações de socorro ou para os fins especificados em 4.1.1.4.1.

NOTA: Se dois ou mais dos órgãos mencionados compartilharem uma mesma dependência, bastará que um deles possua a frequência de 121,5 MHz para satisfazer o presente requisito.

4.1.1.4.3 Deverá ser mantida a escuta contínua do canal de emergência durante as horas de operação dos órgãos nos quais esteja instalado o equipamento correspondente.

4.1.2 COMUNICAÇÕES NO SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO

4.1.2.1 As facilidades de comunicação aeroterrestres deverão possibilitar as comunicações bilaterais entre o órgão que provê o Serviço de Informação de Voo e as aeronaves equipadas adequadamente que voem dentro da Região de Informação de Voo.

NOTA: No caso específico do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo os requisitos constam na ICA 63-10 “Estações Permissionárias de Telecomunicações e Tráfego Aéreo”.

4.1.2.2 As facilidades de comunicação aeroterrestres para o Serviço de Informação de Voo devem permitir comunicações bilaterais diretas, rápidas, contínuas e livres de estática.

4.1.3 COMUNICAÇÕES NO SERVIÇO DE CONTROLE DE AERÓDROMO

4.1.3.1 As facilidades de comunicação aeroterrestres deverão possibilitar as comunicações bilaterais, diretas, rápidas, contínuas e livres de estática entre uma Torre de Controle de Aeródromo e as aeronaves equipadas adequadamente, que estejam operando dentro de, no mínimo, 45 km (25NM) do aeródromo.

4.1.3.2 Quando as condições o justificarem, deverão ser providos canais de comunicação independentes para controlar o tráfego de aeronaves na área de manobra.

4.1.4 COMUNICAÇÕES NO SERVIÇO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO

4.1.4.1 As facilidades de comunicação aeroterrestres deverão possibilitar as comunicações bilaterais, diretas, rápidas, contínuas e livres de estática entre um órgão que provê o Serviço de Controle da Aproximação e as aeronaves equipadas adequadamente que estejam sob seu controle.

4.1.4.2 Quando o órgão que presta o Serviço de Controle de Aproximação funcionar como um órgão independente, as comunicações aeroterrestres deverão ser conduzidas através de canais designados para seu uso exclusivo.

4.1.5 COMUNICAÇÕES NO SERVIÇO DE CONTROLE DE ÁREA

4.1.5.1 As facilidades de comunicação aeroterrestres deverão possibilitar as comunicações bilaterais entre o órgão que provê o Serviço de Controle de Área e as aeronaves que voem em qualquer sentido dentro das Áreas de Controle.

4.1.5.2 As facilidades de comunicação aeroterrestres para o Serviço de Controle de Área devem permitir comunicações bilaterais, diretas, rápidas, contínuas e livres de estática.

4.1.5.3 No Serviço de Controle de Área, quando o operador utilizar o canal aeroterrestre de comunicação oral, que não seja posição operacional do ACC, devem ser tomadas medidas para permitir comunicação oral direta entre o piloto e o controlador do ACC, sempre que for necessário.

4.2 SERVIÇO FIXO AERONÁUTICO

4.2.1 CRITÉRIOS GERAIS

4.2.1.1 Deverão ser usadas comunicações orais diretas ou por enlaces de dados para os serviços de tráfego aéreo nas comunicações terra-terra.

NOTA: A rapidez expressa o tempo com que a comunicação deve ser estabelecida. Ela é indicada como uma orientação para os Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas, particularmente para determinar os tipos de canais de comunicação requeridos, por exemplo, “instantâneo” refere-se a comunicações que efetivamente proporcionam acesso imediato entre controladores; “quinze segundos” pela operação do teclado de discagem e “cinco minutos” para retransmissão.

4.2.1.2 Os registros das comunicações, escritas ou automáticas, deverão ser mantidos por um período mínimo conforme especificado nas normas em vigor do DECEA. Quando for necessário, devido a alguma averiguação ou investigação, manter-se-ão todos os registros por períodos de maior duração, até que seja comprovado que tais registros já não serão mais necessários.

4.2.2 COMUNICAÇÕES ENTRE ÓRGÃOS DENTRO DE UMA REGIÃO DE INFORMAÇÃO DE VOO

4.2.2.1 Comunicações entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo

4.2.2.1.1 O Centro de Controle de Área deverá dispor de facilidades para comunicar-se com os seguintes órgãos dentro de sua área de responsabilidade:

- a) os Órgãos de Controle de Aproximação;
- b) as Torres de Controle de Aeródromo; e
- c) os Órgãos do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo.

4.2.2.1.2 O Órgão de Controle de Aproximação, além de estar ligado ao Centro de Controle de Área, como prescrito em 4.2.2.1.1, deverá dispor de facilidades para comunicar-se com as Torres de Controle de Aeródromo e os Órgãos do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo de sua área de jurisdição, quando estiverem instalados em separado.

4.2.2.2 Comunicações entre os órgãos ATS e outros órgãos

4.2.2.2.1 O Centro de Controle de Área deve dispor de facilidades para comunicações com os seguintes órgãos dentro de suas respectivas áreas de responsabilidade:

- a) Organizações militares apropriadas;
- b) Centro Meteorológico de Vigilância;
- c) Estações de Telecomunicações Aeronáuticas;
- d) Centro de Coordenação de Salvamento correspondente; e
- e) Centro de NOTAM.

4.2.2.2.2 O Órgão de Controle de Aproximação deve dispor de facilidades para comunicações com os seguintes órgãos que prestam serviço dentro de suas respectivas áreas de responsabilidade:

- a) Organizações militares apropriadas;
- b) Serviços de Salvamento e de Emergência (inclusive ambulância, contraincêndio, etc.), se pertinente;
- c) Estação Meteorológica de Superfície concernente; e
- d) Estações de Telecomunicações Aeronáuticas concernente.

4.2.2.2.3 A Torre de Controle de Aeródromo deve dispor de facilidades para comunicações com os seguintes órgãos dentro de suas respectivas áreas de responsabilidade:

- a) Organizações militares apropriadas;
- b) Serviços de Salvamento e de Emergência (inclusive ambulância, contraincêndio, etc.);
- c) Estação Meteorológica de Superfície concernente; e
- d) órgão que proporciona o serviço de gerenciamento do pátio, se houver.

4.2.2.2.4 As facilidades de comunicação requeridas em 4.2.2.2.1 a), 4.2.2.2.2 a) e 4.2.2.2.3 a) deverão estar em condições de proporcionar comunicações rápidas e confiáveis entre o órgão ATS concernente e as organizações militares responsáveis pelo controle das operações de intercepção dentro da área de responsabilidade do Serviço de Tráfego Aéreo.

4.2.2.3 Descrição das facilidades de comunicação

4.2.2.3.1 As Organizações mencionadas em 4.2.2.1, 4.2.2.2.1 a), 4.2.2.2.2 a) ,b) e c) e 4.2.2.2.3 a), b) e c) deverão estar em condições de proporcionar:

- a) comunicações orais diretas independentes ou em combinação com as comunicações por enlace de dados, que possam ser estabelecidas instantaneamente para a transferência de controle radar ou, normalmente, em 15 segundos para outros fins; e
- b) comunicações impressas, quando for requerido um registro por escrito, sendo que o tempo de trânsito das mensagens para tais comunicações não deverá ser maior do que cinco minutos.

4.2.2.3.2 Em todos os casos onde for requerida a transferência automática de dados para os computadores dos serviços de tráfego aéreo e/ou a partir dos mesmos, deverão ser providos dispositivos adequados para o registro automático.

4.2.2.3.3 As facilidades de comunicação requeridas de acordo com os itens 4.2.2.1 e 4.2.2.2, quando necessário, devem ser complementadas por outras formas de comunicações visuais ou auditivas, por exemplo, circuito fechado de televisão ou por sistemas de processamento, em separado, das informações.

4.2.2.3.4 As facilidades de comunicação requeridas em 4.2.2.2.2 a), b) e c) e 4.2.2.2.3 a), b) e c) deverão, quando possível, estar em condições de proporcionar comunicações orais diretas adaptadas para comunicações “em conferência”.

4.2.2.3.5 As facilidades para as comunicações orais diretas ou por enlaces de dados entre os órgãos ATS e entre estes e outros órgãos descritos em 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.2 deverão ser dotadas de gravadores automáticos.

4.2.2.3.6 Os registros de dados e de comunicações requeridos em 4.2.2.3.3 a 4.2.2.3.5 deverão ser mantidos por um período mínimo conforme especificado nas normas em vigor do DECEA.

4.2.3 COMUNICAÇÕES ENTRE ÓRGÃOS DE REGIÕES DE INFORMAÇÃO DE VOO ADJACENTES

4.2.3.1 Os Centros de Controle de Área deverão possuir facilidades para comunicação com todos os Centros de Controle de Área adjacentes

4.2.3.1.1 Essas comunicações deverão, em todos os casos, ser efetuadas de modo que as mensagens estejam na forma adequada para sua manutenção como um registro permanente e sejam recebidas de acordo com o tempo de trâmite especificado nas normas em vigor do DECEA.

4.2.3.1.2 Os ACC, com Áreas de Controle contíguas, devem ainda dispor de comunicações orais diretas e, quando aplicável, por enlaces de dados com registro automático, que possam ser estabelecidas instantaneamente para os propósitos de transferência de controle que utiliza os dados de vigilância ATS e, normalmente, em 15 segundos para outros fins.

4.2.3.2 Caso as condições locais forem tais que seja necessário autorizar uma aeronave, antes da saída, a penetrar em uma Áreas de Controle adjacente, o Órgão de Controle de Aproximação e/ou a Torre de Controle de Aeródromo deverá possuir contato com o Centro de Controle de Área que serve a área adjacente.

4.2.3.3 As facilidades de comunicação citadas em 4.2.3.2 devem poder proporcionar comunicações orais diretas independentes ou em combinação com comunicações por enlaces de dados, com registro automático, que possam ser estabelecidas instantaneamente para fins de transferência de controle que utiliza os dados de vigilância ATS e, normalmente, em quinze segundos para outros fins.

4.2.3.4 Quando for requerido o intercâmbio automático de dados entre os computadores dos serviços de tráfego aéreo, deverão ser providas facilidades adequadas para registro automático.

NOTA: Os registros de dados e de comunicações, como requerido em, 4.2.3.4, deverão ser mantidos por um período mínimo conforme especificado nas normas em vigor do DECEA.

4.2.4 PROCEDIMENTOS PARA AS COMUNICAÇÕES ORAIS DIRETAS

Devem ser desenvolvidos procedimentos apropriados, quando praticável, relativos às comunicações orais diretas que permitam estabelecer conexões imediatas em caso de chamadas urgentes relativas à segurança de aeronave e, se necessário, à interrupção das chamadas menos urgentes em progresso no momento.

4.3 COMUNICAÇÕES PARA O CONTROLE DO MOVIMENTO DE SUPERFÍCIE

4.3.1 COMUNICAÇÕES NECESSÁRIAS PARA O CONTROLE DE VEÍCULOS, SALVO AERONAVES, EM ÁREAS DE MANOBRAS DE AERÓDROMOS CONTROLADOS

4.3.1.1 O Serviço de Controle de Aeródromo deverá ser provido com facilidades de comunicação radiotelefônicas bilaterais para o controle de veículos na área de manobras.

4.3.1.2 Sempre que as condições o justificarem, deverão ser providos canais de comunicação em separado para o controle de veículos na área de manobras. todos os referidos canais deverão ser providos de dispositivos para registros automáticos.

4.3.1.3 Os registros das comunicações, conforme requerido em, 4.3.1.2, deverão ser mantidos por um período mínimo conforme especificado nas normas em vigor do DECEA.

5 REQUISITOS DE INFORMAÇÕES

5.1 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS FORNECIDAS AOS ÓRGÃOS ATS

5.1.1 CRITÉRIOS GERAIS

5.1.1.1 Os órgãos ATS deverão ser providos de informações atualizadas sobre as condições meteorológicas observadas e previstas, necessárias para o desempenho de suas respectivas funções. As informações deverão ser providas de tal forma que requeiram o mínimo de interpretação por parte do pessoal de serviço e com uma frequência que satisfaça as necessidades dos órgãos ATS correspondentes.

5.1.1.2 Os órgãos ATS devem ser providos de informações detalhadas sobre a localização, a extensão vertical, a direção e a velocidade do movimento dos fenômenos meteorológicos nas vizinhanças do aeródromo que possam representar perigo para as operações das aeronaves, particularmente nas áreas de subida e de aproximação.

5.1.1.3 Quando os dados meteorológicos de altitude forem disponibilizados para os órgãos ATS, em formato digital, o conteúdo, o formato e as regras para sua transmissão devem ser previamente acordados entre os responsáveis pelos órgãos de Meteorologia Aeronáutica e órgãos ATS apropriados.

5.1.1.4 A responsabilidade pelo fornecimento de informações meteorológicas ao Centro de Controle de Área é do Centro Meteorológico de Vigilância localizado próximo ao referido órgão ATS.

5.1.1.5 A responsabilidade pelo fornecimento de informações meteorológicas ao Controle de Aproximação e Torre de Controle de Aeródromo é da Estação Meteorológica de Superfície localizado próximo aos referidos órgãos ATS.

5.1.2 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS FORNECIDAS AO CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA

5.1.2.1 Os Centros de Controle de Área deverão ser providos das informações meteorológicas descritas no MCA 105-12, “Manual de Centros Meteorológicos”, dando-se ênfase especial à ocorrência ou previsão de deterioração das condições meteorológicas, tão logo isso possa ser determinado. Essas informações deverão cobrir a Região de Informação de Voo, incluindo as Áreas de Controle e demais espaços aéreos, de jurisdição desse órgão.

5.1.3 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS FORNECIDAS AO CONTROLE DE APROXIMAÇÃO

5.1.3.1 Os Controles de Aproximação deverão ser providos das informações meteorológicas descritas no MCA 105-12, “Manual de Centros Meteorológicos”, referentes ao espaço aéreo e aeródromos sob sua responsabilidade. Os informes especiais e as emendas às previsões deverão ser enviados aos referidos órgãos, tão logo estejam disponíveis, conforme critérios estabelecidos. Quando forem usados dados de sensores remotos, deverá ser apresentada, nos “displays”, a identificação da pista e/ou cabeceira a que corresponde cada sensor.

5.1.3.2 Os APP deverão ser equipados com “displays” que apresentem informações do vento de superfície.

NOTA: Os dados de vento visualizados na Estação Meteorológica de Superfície serão referenciados ao Norte geográfico e no APP, ao Norte magnético, conforme o disposto no MCA 105-2, “Manual de Estações Meteorológicas de Superfície”.

5.1.3.3 Os APP em aeródromos onde os valores do Alcance Visual na Pista são medidos através de equipamentos deverão ser equipados com “displays” que apresentem informações do RVR atual.

5.1.3.4 Os APP em aeródromos onde a altura da base das nuvens é medida através de equipamentos devem ser equipados com “displays” que apresentem informações da altura da base das nuvens.

NOTA: Em relação aos itens 5.1.3.2, 5.1.3.3 e 5.1.3.4, os referidos dados disponibilizados nos “displays” deverão ser relacionados aos sensores instalados nos locais de observação e deverão ser correspondentes às informações apresentadas nos “displays” instalados na Torre de Controle do Aeródromo e na EMS.

5.1.3.5 Os APP deverão ser providos de informações sobre o fenômeno de cortante do vento, que poderia prejudicar as aeronaves em suas trajetórias de aproximação ou decolagem ou durante a aproximação para circular.

5.1.4 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS FORNECIDAS À TORRE DE CONTROLE DE AERÓDROMO

5.1.4.1 As Torres de Controle de Aeródromo deverão ser providas das informações meteorológicas conforme descritas no MCA 105-12, referentes ao aeródromo sob sua responsabilidade. Os informes especiais e emendas às previsões deverão ser enviados ao referido órgão, tão logo estejam disponíveis, conforme critérios estabelecidos. Quando forem usados dados de sensores remotos, deverá ser apresentada, nos “displays”, a identificação da pista e/ou cabeceira a que corresponde cada sensor.

5.1.4.2 As TWR deverão ser equipadas com “displays” que apresentem informações do vento de superfície.

NOTA: Ver a Nota do item 5.1.3.2.

5.1.4.3 As TWR em locais onde os valores do Alcance Visual na Pista são medidos através de equipamentos deverão ser equipadas com “displays” que apresentem informações do RVR atual.

5.1.4.4 As TWR em locais onde a altura da base das nuvens é medida através de equipamentos devem ser equipadas com “displays” que apresentem informações da altura da base das nuvens.

NOTA: Em relação aos itens 5.1.4.2, 5.1.4.3 e 5.1.4.4, os referidos dados disponibilizados nos “displays” deverão ser relacionados aos sensores instalados nos locais de observação e deverão ser correspondentes às informações apresentadas nos “displays” instalados na EMS.

5.1.4.5 As TWR deverão ser providas de informações sobre o fenômeno de cortante de vento, que poderia prejudicar as aeronaves nas trajetórias de aproximação ou de decolagem, bem como no circuito de tráfego e as aeronaves sobre a pista durante a rolagem no pouso ou na corrida para a decolagem.

5.1.5 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS NO SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO

Quando necessário, as informações meteorológicas atuais e previsões serão fornecidas à Estação de Telecomunicações Aeronáuticas que presta o AFIS. Uma cópia das referidas informações deverá, a pedido, ser encaminhada ao ACC.

5.2 INFORMAÇÕES SOBRE AS CONDIÇÕES DO AERÓDROMO E O ESTADO OPERACIONAL DAS INSTALAÇÕES CORRESPONDENTES

As Torres de Controle de Aeródromo e os Órgãos de Controle de Aproximação deverão ser providos de informações atualizadas sobre as condições da área de movimento que sejam importantes para as operações, inclusive a existência de perigos temporários e o estado operacional de qualquer facilidade associada aos aeródromos concernentes.

5.3 INFORMAÇÕES SOBRE O ESTADO OPERACIONAL DOS SERVIÇOS DE RADIONAVEGAÇÃO

5.3.1 Os órgãos ATS pertinentes deverão ser providos com a indicação das inoperâncias ou mal funcionamento dos serviços de radionavegação e dos auxílios visuais considerados essenciais nas fases de aproximação, pouso, decolagem e arremetida, dentro de suas áreas de responsabilidade e, ainda, aqueles considerados essenciais à movimentação na superfície.

5.3.2 As informações mencionadas em 5.3.1 deverão ser providas aos órgãos ATS dentro de um intervalo de tempo máximo estabelecido a partir do momento em que ocorreram as inoperâncias, em função da finalidade do auxílio envolvido, conforme disposto no Anexo A.

5.4 INFORMAÇÕES SOBRE BALÕES LIVRES NÃO-TRIPULADOS

Os órgãos ATS pertinentes deverão ser providos de informações sobre os voos de balões livres não-tripulados, de acordo com as demais publicações em vigor.

5.5 INFORMAÇÕES CONCERNENTES À ATIVIDADE VULCÂNICA

5.5.1 Os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo deverão ser informados, de acordo com os procedimentos estabelecidos de caráter local, sobre a ocorrência de nuvem de cinza vulcânica que poderia afetar o espaço aéreo usado por voos dentro de suas áreas de responsabilidade.

5.5.2 Os Centros de Controle de Área deverão ser providos das informações de alerta sobre cinza vulcânica expedidas pelo órgão de meteorologia correspondente.

5.6 INFORMAÇÕES REFERENTES A NUVENS DE MATERIAIS RADIOATIVOS E DE SUBSTÂNCIAS QUÍMICAS TÓXICAS

Os órgãos ATS deverão ser informados sobre o lançamento na atmosfera de materiais radioativos ou substâncias químicas tóxicas que poderiam afetar o espaço aéreo usado pelos voos dentro de suas áreas de responsabilidade.

5.7 ESTABELECIMENTO DE CARTAS DE ACORDO OPERACIONAL

Em função da complexidade das instalações, o órgão ATS, se necessário, estabelecerá Cartas de Acordo Operacional com a administração do aeroporto e com os órgãos pertinentes, a fim de definir os procedimentos de coordenação para o atendimento aos requisitos dispostos neste capítulo, destacadamente nos itens 5.2 e 5.3.

6 REQUISITOS DE VIGILÂNCIA

6.1 CAPACIDADES DOS SISTEMAS DE VIGILÂNCIA ATS

6.1.1 A fim de assegurar a adequada prestação dos serviços de tráfego aéreo, os sistemas de vigilância ATS devem possuir:

- a) níveis elevados de confiabilidade, disponibilidade e integridade;
- b) probabilidades muito remotas de falhas ou degradações significativas que possam causar interrupções totais ou parciais; e
- c) facilidades reservas instaladas.

NOTA 1: Um sistema de vigilância ATS normalmente consistirá de vários elementos integrados, incluindo sensor, linha de transmissão de dados, sistema de processamento de dados e tela de vigilância.

NOTA 2: Os parâmetros de confiabilidade, disponibilidade e integridade do sistema de vigilância ATS serão definidos pelo DECEA e, quando pertinente, constarão no correspondente Modelo Operacional do órgão ATS.

6.1.2 Os sistemas de vigilância ATS devem ter a capacidade de:

- a) receber, processar e apresentar na tela de vigilância, de uma maneira integrada, os dados de todas as fontes conectadas;
- b) integrar-se a outros sistemas automatizados usados na provisão dos serviços de tráfego aéreo; e
- c) prover um nível apropriado de automatização.

NOTA: O objetivo deste item é garantir uma melhor precisão e oportunidade dos dados apresentados na tela para o controlador, reduzindo sua carga de trabalho e a necessidade de uma coordenação verbal entre posições de controle e/ou órgãos ATS adjacentes.

6.1.3 Os sistemas de vigilância ATS devem prover a apresentação de alertas e avisos relacionados com a segurança operacional, incluindo alerta de conflitos, avisos de altitude mínima de segurança, previsão de conflito, bem como a identificação das aeronaves e os códigos SSR duplicados inadvertidamente.

6.1.4 Os sistemas de vigilância ATS, tais como o radar primário de vigilância, o radar secundário de vigilância e a vigilância dependente automática – difusão, podem ser usados separados ou associados na provisão dos serviços de tráfego aéreo, inclusive na aplicação de separação entre aeronaves, contanto que:

- a) exista cobertura confiável dentro da área;
- b) a probabilidade de detecção, a precisão e a integridade dos sistemas de vigilância ATS sejam satisfatórias; e
- c) no caso de ADS-B, a disponibilidade dos dados das aeronaves participantes seja adequada.

6.1.5 Os sistemas SSR, especialmente aqueles que utilizam a técnica de monopulso ou funcionam em modo S, podem ser usados por si só, inclusive na provisão de separação entre aeronaves, contanto que:

- a) o uso de transponder SSR a bordo seja obrigatório dentro da área;

- b) seja estabelecida e mantida a identificação; e
- c) a precisão dos sistemas SSR seja continuamente verificada por um sistema de monitoração confiável.

6.1.6 A provisão do serviço de vigilância ATS será limitada quando a qualidade dos dados de posição degradar abaixo do nível especificado pelo DECEA.

6.1.7 Quando for requerida a utilização do PSR e do SSR associados, o SSR pode ser usado sozinho, no caso de falha do PSR, para prover separação entre aeronaves identificadas que sejam dotadas de transponder, contanto que a precisão das indicações de posição tenha sido verificada através de equipamento de monitoração adequado ou outros meios.

6.2 TELA DE VIGILÂNCIA

6.2.1 A tela destinada a prover informação de vigilância para o controlador deverá incluir, pelo menos, a indicação de posição, as informações requeridas de mapas para o provimento do serviço de vigilância ATS e, sempre que possível, incluirá informações relativas às identidades e aos níveis de voo das aeronaves.

6.2.2 O sistema de vigilância ATS proverá a apresentação, continuamente atualizada, das informações de vigilância, que incluam as indicações de posição.

6.2.3 As indicações de posição podem ser apresentadas como:

- a) símbolos de posição individuais (ex. PSR, SSR e símbolos ADS-B) ou símbolos combinados;
- b) alvos PSR; e
- c) respostas SSR.

6.2.4 Quando for aplicável, devem ser usados símbolos distintos para apresentação de:

- a) códigos SSR e/ou identificação da aeronave duplicados inadvertidamente;
- b) posições estimadas de uma trajetória não atualizada; e
- c) dados sobre plote e trajetória.

6.2.5 Sempre que a qualidade dos dados de vigilância degradar abaixo do nível especificado pelo DECEA, um símbolo ou outro meio específico será usado para alertar o controlador dessa condição.

6.2.6 Os códigos SSR reservados (incluindo os códigos 7500, 7600 e 7700), a função IDENT, o(s) modo(s) de urgência e/ou emergência ADS-B, os alertas e avisos relacionados à segurança operacional, bem como os dados relativos à coordenação automatizada deverão ser apresentados de forma clara e distinta, a fim de que sejam facilmente reconhecidos pelo controlador.

6.2.7 As tabelas associadas às etiquetas apresentadas deverão ser usadas para prover, em formato alfanumérico, informações relevantes derivadas das fontes de vigilância e, onde for necessário, do sistema de processamento de dados de voo.

6.2.8 As tabelas incluirão, pelo menos, as informações relativas à identificação da aeronave (ex. Código SSR ou identificação da aeronave) e, se disponível, informação de nível derivado da altitude de pressão. Essas informações poderão ser obtidas pelo SSR em Modos A/C e S, bem como pelo ADS-B.

6.2.9 As tabelas serão associadas com as suas indicações de posição de modo que se evite a identificação errônea ou cause confusão para o controlador. Todas as informações das tabelas devem ser apresentadas de maneira clara e concisa.

6.3 REGISTRO AUTOMÁTICO DE DADOS DE VIGILÂNCIA

6.3.1 Os dados de vigilância obtidos do equipamento radar primário, secundário, ou de outros sistemas de vigilância, usados como auxílio para os serviços de tráfego aéreo (por exemplo: ADS-B, ADS-C, etc.) deverão ser registrados automaticamente para uso em investigações de acidentes e incidentes, busca e salvamento, controle de tráfego aéreo e na avaliação dos sistemas de vigilância e treinamento.

6.3.2 Os registros automáticos deverão ser mantidos por um período de, pelo menos, 30 (trinta) dias. Quando os registros forem pertinentes a investigações de acidentes e incidentes, deverão ser mantidos por períodos mais longos, até que seja evidente que eles não mais sejam necessários.

7 REQUISITOS DE DADOS AERONÁUTICOS

7.1 PRECISÃO E INTEGRIDADE

7.1.1 A determinação e o reporte dos dados aeronáuticos relativos aos Serviços de Tráfego Aéreo deverão ser efetuados conforme os requisitos de precisão e de integridade contidos nas publicações em vigor da OACI, levando-se em conta, ao mesmo tempo, os procedimentos do sistema de qualidade previsto no Anexo 15 à Convenção de Aviação Civil Internacional. Os requisitos de precisão dos dados aeronáuticos são baseadas em nível de confiabilidade de 95% e, nesse caso, deverão ser identificados três tipos de dados de posição: pontos de inspeção (por exemplo, posições de auxílios à navegação), pontos calculados (cálculos matemáticos a partir de pontos de inspeção conhecidos no espaço/fixos) e pontos declarados (por exemplo, pontos limítrofes das Regiões de Informação de Voo).

7.1.2 Deverá ser assegurado que a integridade dos dados aeronáuticos seja mantida em todo o processo, desde o levantamento topográfico (origem) até o próximo usuário previsto. Os requisitos de integridade dos dados aeronáuticos deverão estar fundamentados no risco potencial que é o resultado da alteração dos dados e no uso a que se destinam. Por conseguinte, deverão ser aplicadas as classificações seguintes aos níveis de integridade dos dados:

- a) Dados críticos (nível de integridade 1×10^{-8}): há uma grande probabilidade de que, usando-se dados críticos alterados, a continuação segura do voo e o pouso da aeronave estariam em grave risco com possibilidade de catástrofe;
- b) Dados essenciais (nível de integridade 1×10^{-5}): há uma baixa probabilidade de que, usando-se dados essenciais alterados, a continuação segura do voo e o pouso da aeronave estariam em grave risco com possibilidade de catástrofe; e
- c) Dados rotineiros (nível de integridade 1×10^{-3}): há uma probabilidade muito baixa de que, usando-se dados rotineiros alterados, a continuação segura do voo e o pouso da aeronave estariam em grave risco com possibilidade de catástrofe.

7.1.3 A proteção dos dados aeronáuticos eletrônicos armazenados ou em trânsito deverá ser totalmente monitorada mediante a verificação por redundância cíclica. Para alcançar a proteção do nível de integridade dos dados aeronáuticos críticos e essenciais, como classificados em 7.1.2, deverá ser aplicado, respectivamente, um algoritmo CRC de 32 ou de 24 bits.

7.1.4 Em adição ao item anterior, para alcançar a proteção do nível de integridade dos dados aeronáuticos rotineiros, como classificados em 7.1.2, deverá ser aplicado um algoritmo CRC de 16 bits.

7.2 CÁLCULOS DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS

7.2.1 As coordenadas geográficas que indicam a latitude e a longitude deverão ser determinadas em função da referência geodésica do Sistema Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84), identificando aquelas coordenadas geográficas que foram transformadas em coordenadas WGS-84 por meios matemáticos e cuja precisão do trabalho de campo original não satisfaz os requisitos dispostos nas publicações em vigor da OACI.

7.2.3 O grau de exatidão do trabalho de campo e as determinações e cálculos derivados do mesmo deverão ser tais que os dados operacionais de navegação, resultantes para as fases de voo, estarão dentro das variações máximas, com respeito a um marco de referência apropriado, conforme as disposições da OACI em vigor.

NOTA 1: Uma estrutura de referência apropriada será aquela que permite aplicar o WGS-84 a uma determinada posição e com respeito à qual todos os dados de coordenadas estão relacionados.

NOTA 2: Para aqueles fixos e pontos que servem com duplo propósito (por exemplo: ponto de espera e ponto de aproximação perdida) deverá ser aplicada a precisão mais alta.

8 REQUISITOS DE COORDENAÇÃO

8.1 COORDENAÇÃO ENTRE O OPERADOR DE AERONAVES E OS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

8.1.1 Os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo deverão atentar quanto às necessidades do operador de aeronaves inerentes ao cumprimento de suas obrigações e, se ele o necessitar, deverão pôr a sua disposição ou de seu representante autorizado as informações de que disponham, conforme procedimentos estabelecidos pelo DECEA, para que o operador ou seu representante autorizado possa cumprir tais responsabilidades.

8.1.2 Quando solicitado pelo operador responsável pelo controle operacional da aeronave, as mensagens (inclusive informes de posição) recebidas pelos órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo, relativas à operação da aeronave em questão, deverão, conforme procedimentos estabelecidos pelo DECEA, ser disponibilizadas, o mais rápido possível, para esse operador ou representante autorizado.

8.2 COORDENAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS DA CIRCULAÇÃO OPERACIONAL MILITAR E OS ÓRGÃOS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

8.2.1 Os órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo deverão estabelecer e manter estreita cooperação com as autoridades responsáveis pelas atividades da circulação operacional militar que possam afetar os voos das aeronaves civis.

8.2.2 A coordenação de atividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis será efetuada conforme o item 8.3.

8.2.3 Deverão ser tomadas medidas adequadas para permitir que as informações relevantes à condução segura e expedita de voos de aeronaves civis sejam intercambiadas, prontamente, entre os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo e as Organizações Militares apropriadas.

8.2.4 Os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo, rotineiramente ou por solicitação, conforme procedimentos estabelecidos pelo DECEA, deverão fornecer às Organizações Militares apropriadas os Planos de Voo pertinentes e outros dados relativos a voos de aeronaves civis, a fim de eliminar ou reduzir a necessidade de interceptações.

8.2.4.1 Deverão ser estabelecidos procedimentos especiais para assegurar que:

- a) os Órgãos de Tráfego Aéreo sejam notificados se uma Organização Militar observar que uma aeronave que é, ou poderia ser, uma aeronave civil se aproximando ou que efetuou entrada em qualquer área onde poderia ser necessária a interceptação; e
- b) todos os esforços possíveis sejam feitos para confirmar a identificação de uma aeronave e proporcionar-lhe a necessária orientação de navegação para evitar necessidade de interceptação.

8.3 COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES POTENCIALMENTE PERIGOSAS PARA AS AERONAVES CIVIS

8.3.1 As disposições para a realização de toda atividade potencialmente perigosa para as aeronaves civis, dentro das Regiões de Informação de Voo, deverão ser coordenadas com o DECEA, através dos Órgãos Regionais. A coordenação efetuar-se-á com a antecedência necessária para que seja possível divulgar, oportunamente, as informações sobre essas atividades nas publicações aeronáuticas pertinentes.

8.3.2 O objetivo da coordenação será desenvolver os melhores procedimentos que evitem perigos para as aeronaves civis e produzam um mínimo de interferência com as operações normais dessas aeronaves.

8.3.3 Ao se adotarem os procedimentos mencionados em 8.3.1, devem ser observados os seguintes critérios:

- a) O lugar, a hora e a duração dessas atividades devem ser escolhidos de modo que se evite a alteração na trajetória das rotas ATS estabelecidas, a ocupação dos níveis de voo mais econômicos ou o atraso dos voos regulares das aeronaves, a menos que não exista outra possibilidade;
- b) A extensão dos espaços aéreos designados para a realização das atividades deverá ser a mínima possível; e
- c) A comunicação direta entre os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo e as Organizações realizam essas atividades deve ser provida, para que tal comunicação seja utilizada, caso ocorra alguma emergência com aeronave civil ou outras circunstâncias imprevistas que necessite a interrupção dessas atividades.

8.3.4 Quando as atividades que constituem perigo potencial para os voos das aeronaves civis forem realizadas de forma regular ou contínua, deverá ser estabelecido um Acordo Operacional, conforme necessário, para assegurar uma coordenação adequada entre as necessidades de todas as partes interessadas.

8.3.5 Deverão ser tomadas medidas adequadas para evitar que as emissões dos raios laser afetem negativamente as operações de voo.

NOTA: As disposições sobre os efeitos dos raios laser nas operações de voo constam no Documento 9815 da OACI

8.3.6 A fim de se proporcionar maior capacidade ao espaço aéreo e melhorar a eficiência e a flexibilidade das operações das aeronaves, devem ser estabelecidos procedimentos que permitam a utilização flexível da parte do espaço aéreo reservada para atividades militares e outras atividades especializadas. Os procedimentos devem permitir que todos os usuários do espaço aéreo tenham acesso seguro a tal espaço aéreo reservado.

8.4 COORDENAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS DE METEOROLOGIA E OS DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

8.4.1 Visando a que as aeronaves recebam as informações meteorológicas mais atualizadas para as operações, serão estabelecidos procedimentos entre o Serviço de Meteorologia Aeronáutica e os Serviços de Tráfego Aéreo de forma que os operadores dos Serviços de Tráfego Aéreo:

- a) além de utilizarem instrumentos indicadores, informem, se observados por eles ou comunicados por aeronave, outros elementos meteorológicos que possam ser de interesse;
- b) reportem, o mais breve possível, ao órgão meteorológico correspondente sobre os fenômenos meteorológicos de importância operacional, se observados por eles ou comunicados por aeronave, que não foram incluídos no informe meteorológico de aeródromo; e
- c) reportem, o mais cedo possível, ao órgão meteorológico correspondente sobre a informação relativa a nuvem de cinza vulcânica. Além disso, os

Centros de Controle de Área deverão reportar a informação para o Centro Meteorológico de Vigilância associado e aos demais órgãos pertinentes.

8.4.2 Deverá ser mantida estreita coordenação entre os Centros de Controle de Área e os Centro Meteorológico de Vigilância associados para assegurar que as informações sobre cinza vulcânica incluída em NOTAM e mensagens SIGMET sejam consistentes.

9 REQUISITOS DE COMUNICAÇÃO POR ENLACE DE DADOS CONTROLADOR-PILOTO (CPDLC) (NR) – Portaria do DECEA nº 42/SDOP DE 24/07/ 2009

9.1 GENERALIDADES

9.1.1 A aplicação da CPDLC proporciona um meio de comunicação entre o controlador e o piloto mediante enlace de dados para as comunicações ATC.

9.1.2 A aplicação da CPDLC inclui uma serie de elementos de mensagens de autorização, informação e requisição, que correspondem à fraseologia utilizada na radiotelefonia.

NOTA: O MCA 100-xx contém os procedimentos e a série de mensagens CPDLC que enumeram os elementos das mensagens e seus propósitos ou usos correspondentes.

9.1.3 O controlador deverá ter a capacidade de responder as mensagens, inclusive as de emergência, de expedir autorizações, instruções e assessoramento, bem como de solicitar e prover informações, como apropriado.

9.1.4 O piloto deverá ter a capacidade de responder as mensagens, de solicitar autorizações e informações, de reportar informações e de declarar ou cancelar uma emergência.

9.1.5 O piloto e o controlador deverão ter a capacidade de trocar mensagens entre si que não estejam de conformidade com os formatos definidos (isto é, mensagens de texto livre)

9.1.6 Nos sistemas de terra e de bordo, deverá ser possível apresentar adequadamente as mensagens, impressas quando necessário, e armazenadas de forma a facilitar a sua retirada oportuna e conveniente, se tais medidas forem necessárias.

9.1.7 Sempre que a apresentação textual for requerida, será exibida no idioma português ou inglês.

9.1.8 Quando aplicável, os procedimentos de comunicação para a provisão das CPDLC estarão em conformidade com o disposto no Anexo 10 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

9.2 ESTABELECIMENTO DA CPDLC

9.2.1 A CPDLC deverá ser estabelecida em tempo suficiente para assegurar que a aeronave se comunique com o órgão ATC apropriado.

9.2.2 Deverão ser divulgadas, com antecedência, nas publicações aeronáuticas, as informações sobre o momento e o local em que os sistemas de bordo e de terra devam estabelecer a CPDLC.

10 REQUISITOS DO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA DEPENDENTE AUTOMÁTICA - CONTRATO (ADS-C) (NR) – Portaria do DECEA nº 24/SDOP DE 24/07/2009

10.1 GENERALIDADES

10.1.1 O ADS-C é o meio pelo qual os termos de um acordo ADS-C serão trocados entre o sistema de terra e a aeronave, por enlace de dados, especificando em que condições os informes ADS-C seriam iniciados e quais dados estariam contidos nesses informes.

10.1.2 A prestação dos serviços de tráfego aéreo, com base na informação recebida da aeronave através do ADS-C, é denominada geralmente de serviço ADS-C.

10.2 CAPACIDADE DO SISTEMA DE TERRA ADS-C

10.2.1 Os sistemas de terra ADS-C utilizados na prestação do serviço de tráfego aéreo deverão ter um nível elevado de confiabilidade, disponibilidade e integridade. A possibilidade de que haja falhas ou degradações significativas do sistema que possam ocasionar interrupções totais ou parciais do serviço devem ser remotas. Assim, *backup* (instalação de reserva) deverá estar disponível.

NOTA 1: Um sistema de terra ADS-C consistirá normalmente de diversos elementos integrados, incluindo interfaces de comunicações, um sistema de processamento de dados e uma ou mais interfaces de controlador.

NOTA 2: As informações correspondentes à confiabilidade, disponibilidade e integridade do sistema, constam no Manual de Aplicações de Enlaces de Dados para os Serviços de Tráfego Aéreo (Doc. 9694 da ICAO) .

10.2.2 Os sistemas de terra ADS-C serão capazes de se integrar com outros sistemas automatizados utilizados no fornecimento do ATS e contarão com um nível apropriado de automatização com o objetivo de melhorar a precisão e a pontualidade dos dados apresentados ao controlador, bem como reduzir o volume de trabalho do controlador e a necessidade de contar com coordenação oral entre as posições de controle e órgãos ATC.

10.2.3 Vários requisitos significativos são necessários para permitir a implantação eficaz de um serviço ADS-C em um ambiente CNS/ATM. Os sistemas de terra deverão proporcionar:

- a) a transmissão, recepção, processamento e apresentação das mensagens ADS-C relativas a voos equipados operando nos ambientes onde os serviços ADS-C estão sendo fornecidos;
- b) apresentação de alertas e advertências relacionadas à segurança;
- c) monitoração da posição (a posição atual da aeronave, a partir dos informes ADS-C, é apresentada ao controlador para supervisionar a situação do tráfego aéreo);
- d) monitoramento de conformidade (a posição atual notificada ou o perfil projetado ADS-C se compara com a posição prevista da aeronave com base no plano de voo vigente. Os desvios laterais e verticais, durante a trajetória, que excedam um limite de tolerância predeterminada irão permitir que se emita um alerta para o controlador sobre a falta de conformidade);
- e) atualização do plano de voo (por ex. variações longitudinais que excedam os limites de tolerância predefinidos serão utilizadas para ajustar os tempos de chegada previstos em fixos subsequentes);

- f) validade do objetivo (os dados do objetivo dos informes ADS-C - tais como o perfil projetado ampliado – são comparados com a autorização em vigor e as discrepâncias são identificadas);
- g) detecção de conflitos (os dados ADS-C podem ser utilizados pelos elementos automatizados do sistema de terra ADS-C para identificar as transgressões aos mínimos de separação);
- h) previsão de conflitos (os dados de posição ADS-C podem ser utilizados pelos elementos automatizados do sistema de terra ADS-C para identificar as possíveis transgressões aos mínimos de separação);
- i) rastreamento (a função de rastreamento está destinada a extrapolar a posição atual da aeronave com base nos informes ADS-C);
- j) cálculos do vento (os informes ADS-C que contêm dados sobre o vento podem ser usados para atualizar os prognósticos em matéria de vento e desse modo os tempos da chegada previstos nos fixos) e;
- k) gerenciamento de voo (os informes ADS-C podem contribuir com a automatização na geração de autorizações de voo sem conflito para apoiar possíveis técnicas de economia de combustível, tais como subidas de cruzeiro, solicitadas pelos operadores).

NOTA: O uso do ADS-C não exime o controlador da obrigação de supervisionar constantemente a situação do tráfego.

10.2.4 O compartilhamento das informações ADS-C deve ser facilitado na medida do possível a fim de ampliar e melhorar a vigilância em áreas de controle próximas, reduzindo desse modo a necessidade de contar com contratos ADS adicionais que serão utilizados por uma determinada aeronave.

10.2.5 O intercâmbio automatizado entre a coordenação de dados relevantes para a aeronave que recebe o serviço ADS-C e o estabelecimento de procedimentos automatizados de coordenação deverão ser fornecidos, em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea.

10.2.6 Os órgãos de controle de tráfego aéreo que fornecem um serviço ADS-C deverão ser capazes de armazenar e disseminar informações específicas de voo relacionadas aos voos equipados e que estejam operando em ambientes onde um serviço ADS-C está sendo pretendido.

10.2.7 Interfaces efetivas entre o homem e a máquina devem estar presentes para o controlador a fim de permitir uma utilização correta da informação derivada do ADS-C, bem como das funções automatizadas associadas.

10.2.8 O número de aeronaves que recebem simultaneamente os serviços ADS-C não deverá exceder o número que pode ser processado de forma segura nas circunstâncias prevaletentes, levando em consideração:

- a) a complexidade da situação de tráfego e o volume de trabalho correspondente, dentro do setor ou área de responsabilidade do controlador;
- b) o nível de automatização do sistema de terra ADS-C;
- c) o desempenho técnico geral dos sistemas ADS-C e dos sistemas de comunicações, incluindo uma possível degradação que poderia requerer a

- d) utilização de sistemas reservas (backup);
- e) o desempenho geral dos sistemas de vigilância e de comunicações de reserva (backup); e
- f) o efeito da perda de comunicações entre o controlador e o piloto.

10.3 INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS RELACIONADAS AO ADS-C

As informações sobre as práticas operacionais que tenham efeito direto nas operações dos serviços de tráfego aéreo serão divulgadas nas publicações de informações aeronáuticas. Estas informações incluirão uma breve descrição referente à área de responsabilidade, os requisitos e as condições do acordo com as quais o serviço ADS-C estará disponível, as limitações relativas a equipamento, os procedimentos em caso de falha do ADS-C e o endereço ou endereços iniciais para cada órgão ATC.

10.4 USO DO ADS-C NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

10.4.1 GENERALIDADES

10.4.1.1 O ADS-C poderá ser utilizado na prestação do ATC, desde que não haja qualquer dúvida em relação à identificação da aeronave.

10.4.1.2 O processamento de dados ADS-C pode ser utilizado para a prestação de um serviço de controle de tráfego aéreo, desde que seja feita uma correlação entre os dados do ADS-C recebidos pela aeronave através de sinais de um satélite ou outro transmissor aéreo e os detalhes do plano de voo previstos para a aeronave.

NOTA: Uma combinação entre as informações recebidas da aeronave pode ser necessária para assegurar uma correlação sem ambigüidades. Por exemplo, as informações do aeródromo de saída e do aeródromo de destino poderiam ser usadas.

10.4.1.3 Dentre outros princípios dos fatores humanos, o controlador deverá ter informações suficientes para:

- a) manter uma compreensão da situação; e;
- b) ser capaz de assumir, na eventualidade de um mal funcionamento do sistema, as tarefas mínimas para a prestação de um serviço de controle de tráfego aéreo, normalmente desempenhado pela automatização.

NOTA: Os sistemas automatizados permanecem suscetíveis ao erro e a falhas, embora sejam planejados para assegurar uma integridade operacional elevada. Assim, a participação humana constitui uma parte integrante da segurança do tráfego aéreo.

10.4.1.4 A informação fornecida pelo sistema de terra pode ser utilizada pelo controlador para desempenhar as seguintes funções na prestação dos serviços de controle de tráfego aéreo:

- a) melhorar a segurança;
- b) manter uma compreensão exata da situação do tráfego aéreo;
- c) aplicar mínimos de separação;
- d) tomar as providências adequadas em relação a qualquer desvio da aeronave, incluindo suas rotas, níveis e velocidades autorizadas quando apropriadas;
- e) proporcionar informações atualizadas da posição da aeronave para outros controladores, quando for necessário; e;

- f) melhorar a utilização do espaço aéreo, reduzir os atrasos, bem como proporcionar rotas diretas e melhores perfis de voo ótimos.

10.4.1.5 Providências deverão ser tomadas nos órgãos ATC, utilizando o ADS-C, para assegurar a coordenação do tráfego do ADS-C e do não ADS-C e para assegurar a separação adequada entre as aeronaves ADS-C e todas as outras aeronaves.

10.4.2. APRESENTAÇÃO DOS DADOS ADS-C

10.4.2.1 Os dados ADS-C correspondentes serão apresentados ao controlador de forma apropriada para que este possa desempenhar as funções de controle mencionadas em **10.4.1.4**. O *display* irá incluir uma apresentação da situação, uma apresentação dos textos com informações, alertas auditivos e visuais nas combinações que sejam consideradas apropriadas.

10.4.2.2 Os displays podem mostrar apenas informações de informes ADS-C reais ou uma combinação de informações de informes ADS-C reais e dados derivados de informes ADS-C. Além disso, os displays podem incluir informações sobre vigilância a partir de diversas fontes, incluindo dados deduzidos de radar, ADS-B, sistema de processamento de dados de voo (FDPS) e / ou informes orais de posição.

10.4.2.2.1 Quando as informações de vigilância são oriundas de diversas fontes, o tipo de vigilância deverá estar bem visível para o controlador.

10.4.2.3 As informações ADS disponíveis para o controlador em um *display* deverão incluir, no mínimo, as indicações de posição ADS e a informação de mapas.

10.4.2.3.1 Símbolos distintos devem ser utilizados sempre que possível para diferenciar a apresentação das indicações de posição que são originadas por:

- a) informes de posição ADS-C; ou;
- b) combinações de ADS-C com informações derivadas de outras fontes de vigilância, por ex. PSR, SSR, ADS-B ou;
- c) extrapolações ADS-C.

10.4.2.3.2 As etiquetas utilizadas para fornecer informações derivadas do ADS-C, bem como qualquer outra informação deverão estar disponíveis, no mínimo, de forma alfanumérica.

10.4.2.3.3 As etiquetas incluirão, no mínimo, a identificação da aeronave e a informação do nível. Toda informação na etiqueta deverá ser apresentada de uma forma clara e concisa. As etiquetas estarão associadas com suas indicações de posição ADS-C de uma maneira que impeça uma identificação errônea.

10.4.2.4 Quando os informes ADS-C estão em fila de espera, o controlador deverá receber uma indicação de quais são os informes mais urgentes disponíveis com base na seguinte ordem de prioridade:

- a) informes ADS-C em modo de emergência ou urgência;
- b) informes ADS-C de evento ou por demanda; e
- c) informes ADS-C periódicos.

10.4.2.4.1 Se houver mais de um informe ADS-C na fila de espera em qualquer um dos itens a), b) ou c) acima, eles serão transmitidos na ordem em que forem recebidos.

10.4.2.5 Os alertas e as advertências relacionados com a segurança, incluindo informes de emergência/de urgência serão apresentados de uma forma clara e distinta. Medidas necessárias serão tomadas para alertar o controlador quando os informes ADS-C não tiverem sido recebidos dentro do prazo previsto.

10.4.3 EMERGÊNCIA E/OU INFORMES DE URGÊNCIA

10.4.3.1 Tanto a aeronave quanto o sistema ADS-C terrestre deverão estar capacitados para apoiar um modo de operação ADS-C de emergência e/ou urgência, para assistir os procedimentos de alerta ATC, bem como para assistir as operações de busca e salvamento. No caso em uma aeronave esteja ou pareça estar em qualquer forma de emergência, o controlador deverá prover-lhe todo o tipo de assistência possível.

NOTA: O sistema ADS-C de bordo provê um modo de emergência ou urgência iniciado pelo piloto e, também, pode permitir que a aeronave estabeleça, automaticamente, o modo de emergência e/ou urgência..

10.4.3.2 O sistema ADS-C terrestre deverá reconhecer o início, a modificação e o término de um modo de emergência e/ou urgência e alertar o controlador. O sistema ADS-C terrestre deverá ser capaz de modificar a frequência da notificação de urgência, se necessário. O sistema ADS-C terrestre deverá ser capaz de suprimir uma indicação de emergência/urgência.

11 DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo Sr Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. *Confecção, Controle e Numeração de Publicações*: ICA 5-1. [Rio de Janeiro], 2004.

ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL – *Serviços de Tráfego Aéreo*: ANEXO 11 à Convenção de Aviação Civil Internacional. [Montreal], 2001.

_____. *Gerenciamento de Tráfego Aéreo*: Documento 4444/ATM/501. [Montreal], 2007.

_____. *Manual de Planejamento dos Serviços de Tráfego Aéreo* - Documento 9426/AN/924. [Montreal], 2001.

Anexo A - Serviços de radionavegação considerados essenciais nas fases de aproximação, pouso, decolagem e arremetida

A coluna (1) corresponde a Fase do Voo; a coluna (2) corresponde ao Serviço de radionavegação, cuja condição operacional é requerida no órgão ATS; a coluna (3) corresponde ao Órgão ATS que deverá ser provida a informação; e a coluna (4) corresponde ao Intervalo de tempo máximo entre o momento em que ocorreu a inoperância e o recebimento da informação pelo Órgão ATS.

(1)	(2)	(3)	(4)
STAR	VOR e qualquer outro serviço de radionavegação no qual a STAR esteja baseada	APP	2 min
Segmento de aproximação inicial e intermediário	Os serviços de radionavegação balizadores e qualquer outro auxílio secundário no qual os referidos segmentos estejam baseados	APP	2 min
Segmento de aproximação final e arremetida.	Os serviços de radionavegação utilizados	APP	Sem atraso
Pouso	Os serviços de radionavegação e auxílios visuais utilizados	TWR/AFIS	Sem atraso
Decolagem	Os serviços de radionavegação e auxílios visuais utilizados	TWR/AFIS	Sem atraso
SID	Os serviços de radionavegação que definem a saída padrão por instrumentos	APP	Sem atraso