



CAPITULO 13

SERVIÇO DE ALERTA

O serviço de alerta será prestado a toda aeronave:

- voando por instrumentos;
- voando visual, exceto àquela cujo voo não tenha sido notificado aos órgãos ATS;
- que se saiba ou se suspeite que esteja sendo objeto de interferência ilícita.

O serviço de alerta às aeronaves com plano de voo apresentado e que não tenha chegado ao aeródromo de destino, é iniciado pelo órgão ATS do aeródromo de destino, se esse serviço já não estiver sido iniciado por outro órgão ATS.

Existem três níveis de alerta que são:

a) Alerta Branco: Quando são **remotas** as possibilidades de um acidente aeronáutico. Ex.: Falha de comunicações, trem de pouso não recolhido, etc.

b) Alerta Amarelo: Quando são **iminentes** as possibilidades de um acidente aeronáutico. Ex.: Pane de trem de pouso sem confirmação de travamento.

c) Alerta Vermelho: Quando é **inevitável** o acidente aeronáutico. Ex.: fogo a bordo, trem de pouso não baixado, etc.

1- Fases de perigo: Os ATS, sem prejuízo de qualquer outra providência, notificarão de imediato ao ACC a situação de emergência, de acordo com:

a) Fase de Incerteza (Incerfa):

- **30 minutos** após a hora em que se estima receber uma comunicação e posição ou de voo normal, ou após o primeiro momento em que pela primeira vez, tentou-se estabelecer contato com a aeronave em questão sem resultados, o que ocorrer primeiro;

- 30 minutos após a hora estimada de chegada (ETA), estimada pelo piloto ou calculado pelo órgão ATS.

b) Fase de Alerta (Alerfa):

- quando transcorrida a Incerfa, não se tiver estabelecido contato com a aeronave ou, através de outras fontes, não se obtenha notícias da aeronave;

- quando a aeronave tenha pouso autorizado e não o fizer dentro de **5 minutos** à hora prevista para pouso e não se estabeleça contato com a aeronave;

- quando se receber informações que indiquem que as condições operacionais da aeronave são anormais, mas que não indiquem um pouso forçado;

- quando se saiba ou se suspeite que a aeronave está sendo objeto de interferência

ilícita.

*c) Fase de **Perigo** (Detresfa):*

- quando após a Alerfa, não tenha sido possível novas tentativas para estabelecer contato com a aeronave e quando, por outros meios mais extensos de pesquisa, também sem resultado, possa supor que a aeronave encontra-se em perigo;

- quando se evidencie que o combustível que aeronave levava a bordo tenha se esgotado ou que não será suficiente para permitir o pouso em lugar seguro;

- quando se receba informações de que condições anormais de funcionamento da aeronave indicam que é possível um pouso forçado;

- quando se receba informação, ou possa se deduzir, que a aeronave fará um pouso forçado, ou que já o tenha efetuado.

2- Busca e salvamento (SAR): As operações SAR têm por finalidade localizar, socorrer e retornar à segurança, ocupantes de aeronaves ou de embarcações, em situação de perigo. Os RCC (Centro de coordenação de Salvamento) são os responsáveis pelas ações de busca e salvamento em suas áreas de jurisdição. Funcionam em permanente estado de alerta junto aos ACC de cada região.

Missões SAR	
Principais	Secundárias
Busca - MBU	Apoio - MIA
Salvamento - MSA	Humanidade - MHU
Interceptação e escolta - MIE	Misericórdia - MMI
	Especial - MES

3- Sinais de socorro: Utilizados em conjunto, ou separadamente, significam que

existe uma ameaça de perigo grave e que se necessita de ajuda **imediate**:

a) SOS: em grupo, por telegrafia ou outro meio qualquer para fazer sinais (código morse);

b) Mayday: em fonia;

c) Bombas ou foguetes: projetam luzes **vermelhas**, lançadas um a um em intervalos curtos;

d) Luz pirotécnica vermelha: sinalizador em pára-quadras.

4- Sinais de urgência: Usados em conjunto ou separadamente, significam que a aeronave encontra-se em dificuldades e necessita pousar, **não** necessitando porém, de assistência imediata:

a) Apagando e acendendo sucessivamente os faróis de pouso;

*b) Apagando e acendendo sucessivamente as **luzes de navegação** intermitentes.*

- Os sinais a seguir significam que uma aeronave deseja transmitir mensagem urgente relativa à segurança da aeronave ou pessoa a bordo ou à vista:

c) Sinal em radiotelegrafia: ou por qualquer outro método de sinais, consistindo no grupo **XXX**;

d) Sinal transmitido por fonia: consistindo na enunciação das palavras **PAN, PAN; PAN, PAN; PAN, PAN, PAN.**

5- Contingências ATC:

a) Comunicação: As contingências ATC relativas a comunicações, ou seja, circunstâncias que impedem um controlador de se comunicar com uma aeronave sob seu controle, podem ser causadas por falha de equipamento rádio de solo, falha do equipamento de bordo, bem como casos de interferência ou bloqueio da frequência do controle pela transmissão inadvertida de uma aeronave, ou outra estação (como rádios piratas). A duração de tais eventos pode ser por períodos prolongados e, portanto, devem ser tomadas medidas apropriadas imediatamente, para garantir que a segurança das aeronaves não seja afetada.

*** Falha do equipamento de solo:** Neste caso, o controlador deve:

- tentar contato nas frequências secundárias do órgão ou setor de controle;
- tentar estabelecer contato na frequência 121.5 MHz;
- informar sem demora, a falha a todas as posições de controle adjacentes ou aos órgãos ATC, como aplicável;
- manter informadas tais posições ou órgãos da situação de tráfego atual;
- se possível, pedir ajuda às referidas posições ou órgãos, a respeito das aeronaves que possam estabelecer comunicação com aquelas posições ou órgãos de controle para estabelecer separação e manter o controle de tais aeronaves.

*** Frequência bloqueada:** Caso a frequência de controle estar bloqueada, inadvertidamente, pela transmissão de uma aeronave, deve ser seguido de:

- tentar identificar a aeronave concernente
- se a aeronave que bloqueia a frequência for identificada, tentativas devem ser feitas para estabelecer comunicação com aquela aeronave, por exemplo, na frequência

de emergência 121.5MHz, por SELCAL, frequência do operador da aeronave, se aplicável, em qualquer frequência VHF designada para uso ar-ar, através de tripulações de voo ou por qualquer outro meio de comunicação ou, se aeronave estiver no solo através do contato direto.

- Se a comunicação for estabelecida com a aeronave, a tripulação de voo deve ser instruída para que imediatamente tome as providências para interromper as transmissões inadvertidas na frequência adequada.

*** Uso sem autorização de frequência do ATC:** Podem acontecer, ocasionalmente, casos de transmissões falsas e enganosas, inclusive de rádios piratas na frequência do ATC que podem prejudicar a segurança das operações aéreas. Nessas ocorrências o ATC deve:

- corrigir quaisquer instruções ou autorizações falsas ou enganosas que forem transmitidas e notificar todas as aeronaves, nas frequências afetadas, que estão sendo transmitidas instruções ou autorizações falsas ou enganosas;
- instruir todas as aeronaves, nas frequências afetadas, para que verifiquem as instruções ou autorizações antes de cumpri-las;
- se praticável, instruir as aeronaves para que mudem para outra frequência;
- se possível, notificar todas as aeronaves afetadas quando as instruções as autorizações falsas ou enganosas não mais estiverem sendo transmitidas.