



CAPITULO 10

SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO (AFIS) E SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO (FIS)

Nos aeródromo de menos complexidade e fluxo, ao invés de uma TWR, pode ter uma Rádio. Nesse caso, o **AFIS** provém informações que assegurem a condução eficiente do tráfego aéreo nesses **aeródromos** para operação VFR ou IFR.

O AFIS é prestado por uma estação de telecomunicações localizada no aeródromo. Esta estação presta o AFIS e o AS (Serviço de Alerta), como também todo tráfego em operação, na área de movimento, e todas as aeronaves no espaço aéreo inferior num rádio 50km (27nm) do aeródromo.

As aeronaves recebem informações:

- meteorológicas significativas (SIGMET);
- direção e velocidade do vento;
- ajuste de altímetro (QNH);
- temperatura do ar na pista;
- outras informações julgadas necessárias para a segurança do voo;
- informações sobre as condições do aeródromo, essenciais para a operação segura da aeronave (Manutenção na área de manobras, água na pista, etc).

1- Procedimentos para voo VFR em aeródromos não controlados:

A aeronave que operar em aeródromo sem órgão ATS local ou em um que o órgão opere apenas em parte do tempo, deve utilizar a frequência FCA, definida no AIP-Brasil para o aeródromo em questão e, caso não haja frequência específica definida, o piloto deve utilizar a frequência **123,45** MHz (Frequência livre).

Desde que não haja procedimento específico publicado para o aeródromo, deve-se manter escuta da FCA, desde a partida dos motores até **10nm** afastado do aeródromo além de transmitir sua posição antes de ingressar na pista para decolagem.

2- Partida:

a) Aeródromo com AFIS e ACFT com rádio: Cabe ao **piloto** em comando:

- manter escuta permanente, transmitir e receber comunicações na frequência oficial do AFIS;
- informar o AFIS ao atingir as posições críticas;
- escolher a RWY em uso, observando as condições de tráfego local;

- manter separação em relação a obstáculos, pessoas, veículos e outras aeronaves existentes na área de manobras, movimento e circuito de tráfego;

- informar sua hora de decolagem;

- prestar ao AFIS qualquer outra informação ou esclarecimento que visem a coordenação de tráfego ou segurança de voo.

b) Aeródromo com AFIS e ACFT sem rádio: Cabe ao piloto em comando:

- escolher a RWY em uso;

- manter separação em relação a obstáculos, pessoas, veículos e outras aeronaves existentes na área de manobras, movimento e circuito de tráfego;

c) Aeródromo sem AFIS, ACFT com ou sem rádio: Cabe ao piloto em comando:

- iniciar o taxi, observando o movimento do aeródromo, como por exemplo, taxi de outras aeronaves, pista em uso, pessoas ou veículos nas áreas de manobras e movimento;

- observar as regras previstas e manter sua separação com obstáculos, aeronaves, etc.

3- Chegada:

a) Aeródromo com AFIS e ACFT com rádio: cabe ao piloto em comando:

- manter escuta e transmitir a qualquer momento na frequência do ATIS;

- obter do AFIS informações operacionais do aeródromo, tráfego do aeródromo e outras julgadas necessárias à segurança operacional;

- informar as posições no circuito de tráfego;

- informar ao atingir as posições críticas no pouso, taxi para o estacionamento e estacionamento;

- informar a situação do trem de pouso (baixado e travado/trem fixo), quando a aeronave estiver na perna base do circuito de tráfego;

- informar a hora do pouso.

4- Serviço de informação de voo (FIS):

O FIS é prestado a todas aeronaves voando em espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, **desde que os órgãos ATS tenham conhecimento do voo**. Quando o FIS estiver sendo prestado, cabe ao piloto em comando a decisão nas alterações do Plano de Voo em vigor. O FIS fornece às aeronaves:

- SIGMET;

- informações relativas às alterações nos ATS e auxílios à navegação;

- informações relativas às alterações nos aeródromos serviços correlatados, que incluem o estado físico das áreas de movimento ou qualquer outra informação necessária à segurança operacional;

- informações sobre condições meteorológicas notificadas ou previstas, relativas às rotas e aeródromos envolvidos;

- informações sobre perigo de colisão que possam existir para aeronaves voando fora de espaços aéreos controlados.

5- Serviço Automático de Informação Terminal (ATIS):

O ATIS é uma **gravação** que provém informações atualizadas, de uso comum, a respeito da pista em uso, características de frenagem, visibilidade, condições meteorológicas, teto, ajuste de altímetro, características operacionais de determinado aeródromo (Como PAPI/VASIS inoperante, cabeceira deslocada, taxiways fechadas/interditadas, etc). A mensagem ATIS é

transmitida em radiodifusão VHF para aliviar ou eliminar o congestionamento das frequências dos órgãos ATC.

As transmissões ATIS compreendem:

- radiodifusões destinadas às aeronaves chegando e saindo, ou uma única transmissão envolvendo chegada e saída;

- normalmente, mensagens veiculadas em frequência VHF específica ou através de um canal VHF relacionado com a aproximação inicial, como o VOR, por exemplo;

- um designador (letra do alfabeto) indentifica a mensagem ATIS, que será informada pela aeronave quando for feito o primeiro contato com o ATC. Ex.: "Controle São Paulo, PR-GOB, ciente da informação GOLF".

- Exemplo de uma transmissão ATIS:

"Aeroporto Internacional de Brasília –
 Informação Yankee uno nove zero zero zulu -
 Vento uno zero zero graus zero meia kt -
 Visibilidade maior que dez quilômetros -
 Poucas nuvens quatro cinco zero zero pés -
 Ajuste de altímetro uno zero uno nove -
 Temperatura dois oito graus - Ponto de
 orvalho uno dois graus - Temperatura na pista
 três zero graus - Espere procedimento ILSX-
 ray para pista uno uno esquerda - Pista em
 uso unouno esquerda e uno uno direita - PAPI
 pista uno uno esquerda inoperante - Bando de
 pássaros na área de manobras, setores de
 aproximação e decolagem - Aeronaves
 militares chamar operações frequência 133.85
 - Informe que recebeu informação Yankee”