

Regulamento de Tráfego Aéreo

Capítulo 8 [voltar](#) | [avancar](#)

Aeródromos não Controlados com Órgão ATS

São aeródromos que não possuem TWR porém, prestam o serviço AFIS. Normalmente o órgão que prestará esse serviço será uma estação de telecomunicações aeronáuticas, também conhecida como " Rádio ".

Se por um acaso um AD não controlado for sede de um APP, então o AFIS será prestado por esse órgão.

É vedada a operação de acft sem rádio (VHF) exceto nos casos já estudados

Nos AD onde é prestado o AFIS, o circuito de tráfego segue o padrão estabelecido pelas Regras do Ar.

Nesses AD são proibidos:

- Pouso direto
- Circuito de tráfego pela direita ou curvas a direita após decolagem

(exceto quando houver Carta
de Aproximação Visual
(VAC))

Responsabilidade dos Pilotos

Durante as operações, é de responsabilidade do piloto em comando da acft reportar ao órgão ATS que presta o AFIS, as seguintes informações:

- O procedimento de chegada ou saída IFR que será utilizado, bem como sua posição durante o mesmo.
- As posições críticas no circuito de tráfego e taxi do aeródromo.
- As horas de pouso e decolagem.
- A situação do trem de pouso (baixado e travado) quando a acft se encontrar na perna base ou na aproximação final de um procedimento.

Aeródromos não Controlados sem Órgão ATS

Nesses AD utiliza-se sinais visuais no solo para fornecer aos pilotos informações úteis para a operação segura.

Os sinais visuais no solo são padronizados pela OACI e, poderão também ser usados em AD controlados conforme a necessidade.

Serviço de Controle de Aproximação para Vôo VFR

O serviço prestado ao voo VFR dentro de uma TMA ou CTR está relacionado com a classe do espaço aéreo a que pertencem.

As TMA e CTR brasileiras serão classe A acima do FL 145 e abaixo, normalmente, classe D e E.

A separação vertical mínima nesses espaços aéreos será de 1000ft (300m).

Em TMA classes B,C ou D, as acft com FPL VFR **NÃO** poderão entrar sem autorização do respectivo APP. Nas TMA classe E, as acft deverão informar sua posição sempre que possuírem equipamento VHF.

Mensagem de Posição

O piloto em comando da acft em voo VFR, nos espaços aéreos classes B,C e D, é o responsável pela confecção e transmissão dessas mensagens ao órgão ATS com jurisdição sobre a área voada.

Elas serão exigidas:

- sobre pontos de notificação compulsórios (triângulo em negrito nas ERC e ARC).
- Em rotas não definidas por pontos de notificação após 30 minutos de voo e, depois, a intervalos de uma hora.
- Por solicitação do órgão ATS.
- No cruzamento de limites laterais de áreas de controle.

Formato da Mensagem de Posição

- Identificação da aeronave
- Posição
- Hora
- Nível de voo ou altitude
- Próxima posição e hora de sobrevoo

Procedimento para Falha de Comunicações

O seguinte procedimento será executado pela acft em caso de falha de comunicações:

- prosseguir seu voo mantendo VMC
- pousar no AD mais próximo
- informar seu pouso ao ACC pelo meio mais rápido possível

Procedimento para Ajuste do Altímetro

O procedimento para o ajuste de altímetro será o seguinte:

- As aeronaves decolando deverão alterar o ajuste de QNH para QNE ao cruzar a Altitude de Transição (TA) que consta das cartas IAL e SID de cada aeródromo.

- As aeronaves descendo deverão alterar o ajuste QNE para QNH ao cruzar o Nível de Transição, informado pelo APP ou ACC conforme a pressão QNH e a TA do Aeródromo.

Emprego do Radar pelo ACC e APP

Radar Primário

É o sistema radar que consiste no envio de ondas de rádio à atmosfera e encontrando objetos na sua trajetória reflete voltando à antena. Esse retorno é um sinal anônimo chamado "alvo" de radar primário.

Radar Secundário

Seu sistema consiste de duas partes principais.

Interrogador - Instalado no solo, trabalha em conjunto ao radar primário.

Transponder - Instalado a bordo das acft, responde ao sinal do interrogador através de um código específico.

Com isso, o sinal enviado a acft não será mais um sinal anônimo e sim, um alvo de radar secundário num código selecionado, que irá identificar e plotar a acft em tela de radar.

Utilização do Transponder

As acft que dispuserem do equipamento transponder (SSR), quando em vôo deverão mantê-lo acionado, durante todo o tempo de vôo, independente de se encontrarem em espaço aéreo com cobertura radar secundário.

O transponder deverá estar na posição "stand-by" até a posição 3, quando então passará a posição "normal".

Deverá ser desligado imediatamente após o pouso, na posição 5, independente de autorização.

Alguns códigos devem ser acionados independente de autorização do órgão ATC.

São eles:

- 2000 – antes de receber instruções do órgão ATC
- 7500 – sob interferência ilícita
- 7600 – com falha de comunicações
- 7700 – em emergência ou interceptação

Procedimento par "CHECK" Transponder

O check somente é feito com expressa autorização do controlador de vôo.

- 1** – posição "stand-by"
- 2** – posição "normal"
- 3** – pressionar "ident"

Serviço RADAR

Vigilância Radar

É o emprego do radar para proporcionar controle de tráfego aéreo mediante contínua observação da acft. A responsabilidade pela navegação é do piloto em comando.

Vetoração Radar

A vetoração radar é o mais completo serviço de radar proporcionado.

Uma acft sob esse serviço, receberá o ATC e o controlador será o responsável pela navegação da acft, devendo transmitir à mesma orientação de proas e mudanças de nível.

O objetivo do serviço de controle de tráfego aéreo, não inclui a prevenção de colisões com o terreno.