

BRASIL

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

**AIC
N
05/09**

15 JAN 09

TEL: (21)3184-8237 AFTN: SBRJGYI ADM: PAME FAX: (21) 3184-8399 TELEX: 2137113 CAERBR

**PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA FALHA DE COMUNICAÇÃO
AEROTERRESTRE NA FIR ATLÂNTICO**

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta AIC descreve procedimentos especiais para falha de comunicação aeroterrestre a serem utilizados na FIR Atlântico.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos previstos nesta AIC serão aplicados pelos órgãos e usuários do espaço aéreo responsáveis, respectivamente, pela prestação dos ATS e pela operação das aeronaves na FIR Atlântico.

1.3 CUMPRIMENTO DAS NORMAS INTERNACIONAIS

A Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), assinada em 7 de dezembro de 1944, na cidade de Chicago, foi ratificada por meio do Decreto Lei nº 21.713, oficializando, assim, a aplicação dessa Convenção (e seus Anexos) no Brasil.

O Artigo 38 da CACI dispõe que, caso um Estado Contratante considere necessário adotar regulamentações que difiram em qualquer aspecto particular das normas internacionais estabelecidas, o mesmo deve apresentar tal diferença.

Objetivando a melhoria na prestação dos ATS para a navegação aérea internacional, o espaço aéreo de responsabilidade do Brasil foi estendido sobre águas internacionais, por meio de Acordo Regional, o qual foi firmado durante a 1ª Conferência Regional de Navegação Aérea do Caribe/América do Sul.

Considerando que o Artigo 12 da Convenção de Aviação Civil Internacional prevê que as Regras do Ar, dispostas no Anexo 2 à CACI, sejam cumpridas, sem exceção, sobre águas internacionais, esta publicação visa descrever as regras relativas ao mencionado documento internacional que devam ser aplicadas na FIR Atlântico.

2 FALHA DE COMUNICAÇÃO AEROTERRESTRE NA FIR ATLÂNTICO

2.1 GENERALIDADES

A provisão do serviço de controle de tráfego aéreo para os vôos que operem no espaço aéreo da FIR Atlântico considerará que a aeronave em falha de comunicação obedecerá aos procedimentos descritos nesta AIC para tal situação. Esses procedimentos são descritos no item a seguir e atendem ao disposto no Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

2.2 PROCEDIMENTOS PARA A AERONAVE EM FALHA DE COMUNICAÇÃO AEROTERRESTRE

2.2.1 Toda aeronave que opere como vôo controlado manterá comunicação oral aeroterrestre constante, por um canal apropriado do órgão correspondente de controle de tráfego aéreo e, quando for necessário, estabelecerá comunicação bilateral com este órgão.

2.2.2 Se a falha de comunicação impedir a observância do disposto em 2.2.1, a aeronave cumprirá com os procedimentos de falha de comunicação oral descritos nos subitens a seguir.

2.2.2.1 A aeronave tentará estabelecer comunicação com o órgão de tráfego aéreo apropriado utilizando todos os outros meios disponíveis.

2.2.2.2 Se em condições meteorológicas visuais, a aeronave deverá:

- a) continuar voando em condições meteorológicas visuais, efetuar pouso em aeródromo adequado mais próximo e informar ao órgão de controle de tráfego aéreo apropriado sua chegada pelos meios mais rápidos; ou
- b) se considerado aconselhável, completar um vôo IFR conforme 2.2.2.3.

2.2.2.3 Se em condições meteorológicas por instrumentos ou quando o piloto de um vôo IFR considerar desaconselhável completar o vôo conforme 2.2.2.2 a), a aeronave deverá:

- a) em espaço aéreo onde o radar não é usado na provisão de controle de tráfego aéreo, manter a última velocidade e nível atribuídos e, ou a altitude mínima de vôo se for maior, por um período de 20 minutos seguintes à falha da aeronave em informar sua posição sobre um ponto de reporte compulsório e, depois disso, ajustar-se ao nível e velocidade conforme o plano de vôo apresentado;
- b) em espaço aéreo onde é usado o radar na provisão do controle de tráfego aéreo, manter a última velocidade e nível atribuídos, ou a altitude mínima de vôo se for maior, por um período de 7 minutos, considerando o que ocorrer mais tarde entre as opções descritas a seguir, e, depois disso, ajustar-se ao nível e velocidade, de acordo com o plano de vôo apresentado:

- o momento em que é atingido o último nível atribuído ou a altitude mínima de vôo;
 - o momento em que o transponder é ajustado no Código 7600; ou
 - a falha da aeronave em informar sua posição sobre um ponto de reporte compulsório;
- c) quando for aplicada vetoração radar ou for orientado pelo ATC a prosseguir usando desvio lateral RNAV, sem um limite especificado, reingressar na rota constante no plano de vôo em vigor antes do próximo ponto significativo, levando em conta a altitude mínima de vôo aplicável;
- d) proceder de acordo com a rota constante no plano de vôo em vigor até o auxílio à navegação ou fixo apropriado designado que serve ao aeroporto de destino e, quando requerido de conformidade com e) abaixo, manter espera sobre esse auxílio ou fixo até o início da descida;
- e) iniciar a descida a partir do auxílio à navegação ou fixo especificado em d), na hora mais recente estimada de aproximação recebida e confirmada, ou tão próximo possível da mesma; ou, se nenhuma hora estimada de aproximação foi recebida e confirmada sobre a hora estimada de chegada resultante do plano de vôo em vigor ou tão próximo possível da mesma;
- f) completar um procedimento de aproximação por instrumentos normal como especificado para o auxílio à navegação ou fixo designado; e
- g) pousar, se possível, dentro de 30 minutos após a hora estimada de chegada especificada em e) ou a última hora de aproximação esperada e cotejada, a que acontecer por último.

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 Procedimentos adicionais não previstos nesta AIC relacionados à falha de comunicação aeroterrestre na FIR Atlântico deverão atender ao Anexo 2, “Regras do Ar”, ao Anexo 10, “Telecomunicações Aeronáuticas”, e ao Doc 4444, “Gerenciamento de Tráfego Aéreo”.

Nota: Os procedimentos adicionais mencionados neste item estão descritos nas publicações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo e são aplicáveis às demais FIR brasileiras.

3.2 Esta AIC foi aprovada pelo Boletim Interno do DECEA nr. 234, de 03 de dezembro de 2008, e entrará em vigor em 15 de janeiro de 2009.