

BRASIL

MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
AV. GENERAL JUSTO, 160- CEP 20021 – 130 – Rio de Janeiro/RJ
<http://www.decea.gov.br>

AIC
N
21/17
08 AGO 17

Período de vigência: 11 set 2017 a 10 out 2017

OPERAÇÕES DE POUSO E DECOLAGEM NA PISTA DE TÁXI B DO AEROPORTO ALUIZIO ALVES (SBSG)

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) tem por finalidade divulgar as operações de pouso e decolagem na pista de táxi B, a qual será designada como RWY12L/30R, do Aeroporto Aluizio Alves - São Gonçalo do Amarante (SBSG), no período de 11 de setembro de 2017 a 10 de outubro de 2017.

1.2 ÂMBITO

As disposições estabelecidas nesta AIC aplicam-se aos usuários do SISCEAB envolvidos nas operações de aproximação e decolagem em SBSG.

1.3 REFERÊNCIAS

- Doc 8168 – *Vol I (Aircraft Operations) e II (Construction of Visual and Instrument Flight Procedures)*
- ICA 100-37 - Serviços de Tráfego Aéreo
- MCA 100-16 - Manual de Fraseologia de Tráfego Aéreo

1.4 ACRÔNIMOS E ABREVIATURAS

ACFT	Aeronave
ATCO	Controlador de Tráfego Aéreo
ATCSMAC	Carta de Altitude Mínima de Vigilância ATC
FAF	Fixo de Aproximação Final
NOTAM	Aviso aos Aeronavegantes
SID	Saída Padrão por Instrumentos
SOPs	Procedimentos Operacionais Padrão
TWY	Pista de Táxi
VOO VFR	Voo efetuado de acordo com as regras de voo visual
VOO IFR	Voo efetuado de acordo com as regras de voo por instrumentos

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

No período de 11 de setembro de 2017 a 10 de outubro de 2017, em razão da impraticabilidade da pista 12/30 de SBSG, somente a RWY12L poderá ser utilizada para pousos e decolagens, conforme características operacionais e distâncias declaradas descritas em NOTAM. A RWY30R poderá ser utilizada em casos de emergência e se o piloto informar que há condições de efetuar o pouso dentro das características operacionais e distâncias declaradas da referida pista.

Toda operação estará condicionada ao aeródromo estar operando VFR.

As operações no período noturno estarão suspensas.

3 CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

3.1 APROXIMAÇÕES

As ACFT em Voo IFR poderão cumprir o perfil das IAC publicadas para a RWY 12, porém deverão cancelar o plano IFR e modificar as regras de voo para pouso VFR na RWY12L em um ponto não posterior ao FAF. Nesse caso, o piloto em comando deverá julgar o momento apropriado para o cancelamento de acordo com os Procedimentos Operacionais Padrão (SOPs) da empresa em consonância com a performance da aeronave para uma aproximação estabilizada.

Por necessidade operacional, o Controle de Aproximação (APP) poderá conduzir a aeronave sob vetoração para interceptar a final da RWY12 a um ponto não inferior a 08 (oito) milhas da cabeceira, sendo que a mudança de regra de Voo IFR para VFR poderá ocorrer em qualquer momento desejado pelo piloto, quando então prosseguirá para a RWY12L.

Em relação ao parágrafo anterior, o ATCO do APP deverá considerar os mínimos verticais estabelecidos na ATC SMAC.

NOTA: Nos casos de aproximações perdidas em Condições de Voo por Instrumentos ou por falha de comunicação, no FAF, as aeronaves deverão subir para 4000FT na proa do Fixo de Espera de Aproximação Perdida (MAHF) ou seguir orientação do ATC.

3.2 DECOLAGENS

As decolagens ocorrerão sob regras de Voo Visual de forma que a ACFT mantenha o eixo de prolongamento da pista até passar 2000 FT de altitude. A partir daí, serão instruídas a voar direto para um *fixo/waypoint*, obedecendo os mínimos verticais estabelecidos na ATCSMAC ou vetoradas pelo APP para interceptar uma trajetória da SID, sendo tratados como Voos IFR.

NOTA: A atividade está condicionada ao serviço de vigilância ATC. Caso contrário, toda a fase de subida será efetuada sob VFR até o mínimo de voo da FIR.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os casos não previstos nesta AIC serão resolvidos pelo Exmo. Senhor Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.