

COMANDO DA AERONÁUTICA



TRÁFEGO AÉREO

CIRTRAF 100-16

EMPREGO DO "BRIGHT DISPLAY" E
DO TARIS NOS ÓRGÃOS ATS

03 OUT 2002

COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



TRÁFEGO AÉREO

CIRTRAF 100-16

**EMPREGO DO "BRIGHT DISPLAY" E
DO TARIS NOS ÓRGÃOS ATS**

03 OUT 2002

PORTARIA DECEA Nº43/DGCEA, de 11 de julho de 2002.

Aprova a edição da Circular de Tráfego Aéreo que estabelece as regras para o emprego do "Bright Display" e do TARIS nos órgãos ATS.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 1º, inciso V, da Portaria DECEA nº 21, de 29 MAIO 2002, resolve:

Art. 1º - Aprovar a edição da Circular de Tráfego Aéreo, CIRTRAF 100-16, "Emprego do "Bright Display" e do TARIS nos órgãos ATS".

Art. 2º - Fixar a data de 03 de outubro de 2002 para a entrada em vigor desta publicação.

(a) **Brig.-do-Ar - LECI OLIVEIRA PERES**
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

03 OUT 2002

CIRTRAF 100-16

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	7
	1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
	1.2 <u>ÂMBITO</u>	7
2	CONCEITUAÇÕES	7
3	GENERALIDADES	8
4	PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	9
5	CRITÉRIOS DE INSTALAÇÃO	11
6	DISPOSIÇÕES FINAIS.....	11

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular tem por finalidade instruir o pessoal responsável pela prestação dos ATS quanto ao emprego das informações originadas do radar de vigilância, através do equipamento denominado "BRIGHT DISPLAY" ou TARIS.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos descritos nesta CIRTRAF são de observância obrigatória e aplicam-se aos órgãos ATS do SISCEAB.

2 CONCEITUAÇÕES

BRIGHT DISPLAY

Equipamento de visualização com capacidade de repetir as informações de radar de vigilância com a finalidade de auxiliar o planejamento e a coordenação ATS referente aos tráfegos operando na área de responsabilidade de um órgão ATS.

RADAR DE VIGILÂNCIA

Equipamento radar utilizado para determinar a posição das aeronaves em distância e azimute.

TERMINAL DE APRESENTAÇÃO RADAR DE IMAGEM SINTÉTICA (TARIS)

Equipamento de visualização de dados radar tratados, de baixo custo, baseado em microcomputador, com a finalidade de auxiliar o planejamento e a coordenação ATS referente aos tráfegos operando na área de responsabilidade de um órgão ATS.

COORDENAÇÃO ATS

É o intercâmbio de informações entre órgãos ATS ou entre posições operacionais de um mesmo órgão ATS, com a finalidade de assegurar a continuidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo.

SERVIÇO DE CONTROLE DE AERÓDROMO

Serviço prestado por uma TWR, com a finalidade de prevenir colisões entre aeronaves no circuito de tráfego do aeródromo e ao efetuarem pouso ou decolagem, prevenindo também colisões entre as aeronaves, entre estas e veículos ou obstáculos na área de manobras, por meio de autorizações de controle de tráfego aéreo e informações pertinentes.

SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VÔO

Serviço prestado com a finalidade de proporcionar avisos e informações úteis para a realização segura e eficiente dos vôos.

TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

É a transferência de responsabilidade para a prestação do serviço de controle de tráfego aéreo entre órgãos ATC ou entre posições operacionais de um mesmo órgão ATC.

TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

É a mudança de comunicação bilateral com a aeronave, coordenada entre órgãos ATS ou entre posições operacionais de um mesmo órgão ATS, para prestação dos serviços de tráfego aéreo.

NOTA: A transferência de comunicações **não** implica, necessariamente, na transferência de controle.

3 GENERALIDADES

3.1 As informações do radar de vigilância poderão ser disponibilizadas para uso, nos órgãos ATS, através da implementação do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY".

3.2 O objetivo dessas informações radar é possibilitar o controlador de tráfego aéreo ou o operador de Estação de Telecomunicações Aeronáuticas obter uma visão antecipada das aeronaves que lhe serão transferidas para o planejamento do tráfego aéreo do seu local de jurisdição, bem como possibilitar a utilização de um recurso adicional nas coordenações ATS.

NOTA: Esses equipamentos de visualização reproduzem a imagem dos dados radar de forma semelhante àquela apresentada na console do órgão ATC, porém tal imagem não garante os critérios de confiabilidade, disponibilidade, acuracidade e integridade necessários ao uso efetivo dessas informações radar no controle do tráfego aéreo.

3.3 Alguns dos equipamentos mencionados em 3.1 possibilitam o manuseio das seguintes funções:

- a) seleção de escalas e mapas;
- b) criação e cancelamento de etiquetas;
- c) eliminação de alvos fixos;
- d) descentralização da tela;
- e) utilização de vetor distância e azimute.

3.4 Apesar da existência desses equipamentos de visualização nos órgãos ATS, é vedada a prestação dos serviços radar, previstos na legislação em vigor, por esses órgãos. As informações obtidas através da visualização do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY" serão utilizadas somente no planejamento e nas coordenações ATS pertinentes.

4 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

4.1 Todas as informações radar proveniente do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY" deverão ser utilizadas em adição aos recursos básicos previstos para o respectivo órgão ATS, sendo vedada a sua utilização em substituição aos procedimentos regulamentares de coordenação e de transferência de controle.

4.2 O Chefe do órgão ATS deverá estabelecer, através do Modelo Operacional ou outro documento operacional pertinente do órgão ATS, o seguinte:

- a) vídeo-mapa e a escala que o controlador/operador deverá manter para a visualização do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY"; e
- b) procedimentos específicos, desde que não contrariem o disposto nesta Circular, com respeito a (ao):
 - apoio a aeronaves com falha nas comunicações (Cod. 7600);
 - auxílio a aeronaves em emergência (Cod. 7700);
 - atendimento às aeronaves sob interferência ilícita (Cod. 7500);
 - rotina para checagem das falhas do equipamento; e
 - cheque de acuracidade do vídeo-mapa.

4.3 Visando ainda o correto uso do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY", o Chefe do órgão ATS deverá planejar e implementar:

- a) instrução continuada para os controladores de tráfego aéreo ou operadores de Estação de Telecomunicações Aeronáuticas com relação:
 - às limitações do equipamento;
 - às capacidades do equipamento;
 - aos comandos e às funcionalidades do equipamento; e
 - aos procedimentos previstos para o uso do equipamento.
- b) fiscalização e acompanhamento do uso desse equipamento pelo pessoal ATS subordinado.

4.4 O controlador de tráfego aéreo ou operador de Estação de Telecomunicações Aeronáuticas deverá:

- a) utilizar as informações radar do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY", para auxiliar na coordenação e transferência de tráfego aéreo, em adição aos procedimentos básicos previstos na legislação em vigor, buscando agilizar o fluxo de tráfego, especificamente nas saídas e chegadas.
- b) Caso o órgão ATS esteja prestando o serviço de controle de tráfego aéreo, o mesmo deverá utilizar os procedimentos e mínimos de separação não radar entre aeronaves previstos na legislação em vigor.

- c) somente manusear as funções disponíveis no equipamento, em caráter excepcional, especialmente aquelas relacionadas com vídeo mapa, escala e descentralização da tela.
- d) utilizar, na TWR, as informações do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY" de forma a não se reduzir a necessidade da observação visual do tráfego visando a eficiente prestação do Serviço de Controle de Aeródromo;

Nota: O TARIS ou "BRIGHT DISPLAY" poderá ser utilizado para auxiliar o controlador de tráfego aéreo da TWR durante os procedimentos de rotina destinados à busca visual do tráfego do aeródromo.

- e) considerando apenas as informações apresentadas pelo TARIS ou "BRIGHT DISPLAY", não deverá ser fornecido ao piloto:
 - informação de tráfego essencial;
 - informação de tráfego; e
 - informações para contornar áreas de mau tempo;
 - ajustes de código transponder.
- f) considerando apenas o uso do TARIS ou "BRIGHT DISPLAY" não deverá ser utilizado:
 - fraseologia radar, tais como "contato radar", "acione código", etc. que possam suscitar dúvidas ao piloto de que o mesmo esteja recebendo serviço radar;
 - procedimentos de identificação radar; e
 - funções previstas da prestação dos serviços radar.

Nota: A despeito da existência de visualização radar através de informações do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY" no órgão ATC, o serviço de tráfego aéreo, a ser prestado às aeronaves envolvidas, continuará sendo o serviço de controle de tráfego aéreo não radar.

4.5 Em situação de emergência, a utilização das informações do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY" devem limitar-se ao fornecimento de informações necessárias à orientação da aeronave até o aeródromo adequado de pouso, bem como às informações sobre o tráfego conhecido e/ou conflitante.

4.6 As informações visualizadas através do TARIS ou do "BRIGHT DISPLAY", sempre que pertinente, deverão ser transmitidas às aeronaves através do Serviço de Informação de Vôo, abrangendo:

- a) informação sobre tráfegos que constituam perigo de colisão;
- b) alertas em relação às altitudes mínimas de setor;
- c) informações sobre condições meteorológicas pesadas;
- d) informações significativas de:
 - desvios de rota;
 - limites de velocidade; e
 - segurança do vôo.

5 CRITÉRIOS DE INSTALAÇÃO

5.1 Os critérios de priorização para a instalação do TARIS e do "BRIGHT DISPLAY" serão estabelecidos pelo DECEA, em princípio, em função da densidade e da complexidade do tráfego aéreo envolvido e dos prováveis benefícios a serem obtidos em relação à segurança dos vôos que operam na área em questão.

5.2 A solicitação de implementação do TARIS ou "BRIGHT DISPLAY" deverá ser realizada pelos Órgãos Regionais, diretamente ao Subdepartamento de Operações do DECEA. Tal solicitação deverá ser acompanhada de um relatório contendo:

- a) as características locais pertinentes, tais como: a topografia, a densidade do tráfego aéreo e, caso ocorram, os tipos de operações aéreas especiais (militares, treinamento, ensaio, etc.); e
- b) os benefícios operacionais que serão obtidos pela implementação desse equipamento.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 A presente Circular foi aprovada pelo Exmº Sr Chefe do Subdepartamento de Operações, conforme fez público o Boletim Interno nº 130, de 12 de julho de 2002, e entrará em vigor em 03 de outubro de 2002, cancelando, na mesma data, a CIRTRAF 100-16, "Emprego das Informações de Radar de Vigilância em Torres de Controle de Aeródromo", de 30 de maio de 1997.

6.2 Os casos não previstos nesta Circular serão resolvidos pelo Exmº Sr Chefe do Subdepartamento de Operações.