

BRASIL

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
DIVISÃO DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS
AV. GENERAL JUSTO, NR 160, CASTELO
CEP 20021-130 - RIO DE JANEIRO - RJ

AIC

N

14/03

27 NOV 2003

EL: (21) 3814-6252 AFTN: SBRJYGYI ADM: AISCEA FAX: (21) 3814-5369 TELEX:2137113CAERBR

EMPREGO DO RADAR DE MOVIMENTO DE SUPERFÍCIE (SMR)

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

As disposições contidas nesta AIC têm por finalidade estabelecer os procedimentos para uso do radar de movimento de superfície, em conformidade com o previsto no Anexo 14 (Aeródromos) e no Documento 4444 (Gerenciamento de Tráfego Aéreo) da Organização de Aviação Civil Internacional.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos descritos nesta Circular são de observância obrigatória e aplicam-se aos órgãos ATC pertinentes e às aeronaves que operam em aeródromo onde se utiliza o radar de movimento de superfície.

2 CONCEITUAÇÃO

RADAR DE MOVIMENTO DE SUPERFÍCIE (SMR) - Equipamento radar primário, projetado especificamente para atender ao movimento de aeronaves e veículos na área de manobras de grandes aeroportos. A utilização desse equipamento em condições de visibilidade reduzida, auxiliará, significativamente, o ATC na orientação de aeronaves e veículos operando na área de manobras, bem como na confirmação de ocupação das pistas de pouso e decolagem.

3 INTRODUÇÃO

O objetivo das informações originadas do SMR é auxiliar o controlador de tráfego aéreo da TWR na prestação do serviço de controle de aeródromo, possibilitando uma verificação constante da ocupação das pistas de pouso/decolagem, bem como permitindo uma melhor utilização das pistas de táxi e, desta forma, facilitando a expedição de permissões às operações de aeronaves e veículos. O SMR deve ser empregado para melhorar a observação visual do tráfego na área de manobras, principalmente, quando o aeródromo

operar em situação de visibilidade reduzida. Esse equipamento é somente um complemento e não um substituto para os auxílios visuais e para os procedimentos convencionais usados no controle de aeronaves e veículos na área de manobras. Além disso, o SMR contribui, em caso de emergência, para agilizar a movimentação dos veículos pertinentes na área de manobras.

4 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

4.1 O controlador de tráfego aéreo deve utilizar as informações do SMR para:

- a) confirmar se a pista em uso está livre de aeronaves, veículos ou obstruções antes de uma decolagem ou pouso;
- b) assegurar-se de que a aeronave partindo já está alinhada na pista correta;
- c) assegurar-se de que a aeronave que pousou já livrou a pista;
- d) certificar-se de que a aeronave que está decolando já tenha começado a corrida para a decolagem;
- e) proporcionar informação direcional para os pilotos ou operadores de veículos a pedido desses, sendo que essa informação não deve ser expedida em forma de instruções de proas ou rumos;
- f) monitorar a operação de aeronaves e veículos na área de manobras em relação às instruções emitidas;
- g) monitorar a área de manobras e identificar as rotas de táxi mais favoráveis que permitam reduzir o congestionamento e ajudar a acelerar o fluxo de tráfego durante os períodos de visibilidade reduzida ou à noite;
- h) confirmar as informações de posição de pilotos ou operadores de veículos;
- i) proporcionar informação de orientação para os veículos de emergência, como necessário;
- j) ajudar na cronometragem das autorizações dos pousos e decolagens em condições de visibilidade reduzida para maximizar a utilização da pista em uso;
- k) proporcionar detecção e informação de orientação para os pilotos de aeronaves que não estejam seguros de sua posição;
- l) ajudar na detecção de incursões na pista em uso;
- m) assegurar que a manobra de "push-back" não provoque conflito com outro tráfego na área de manobras;
- n) proporcionar informações sobre o tráfego local essencial na área de manobras ou próximo da mesma; e
- o) proporcionar informação para auxiliar as aeronaves a evitarem setores interditados na área de manobras do aeródromo.

4.2 Nas instruções ATC, não serão aplicados os procedimentos previstos de vetoração radar ou orientação de proa ou rumo, assim como de separação radar.

4.3 As informações originadas do SMR devem ser utilizadas em adição aos procedimentos convencionais previstos para o serviço de controle de aeródromo, tais como contato visual, uso de sinais, etc.).

4.4 Se o aeródromo estiver operando com visibilidade reduzida, o controlador proverá informações do SMR ao piloto e este decidirá pela continuidade do táxi caso possa evitar colisões com outras aeronaves e/ou obstáculos. Com esse objetivo, o controlador deverá:

- a) cientificar o piloto de que serão fornecidas as informações pertinentes sobre:
 - o tráfego essencial local (incluindo veículos) apresentados no radar, a fim de auxiliá-lo durante o táxi;
 - qualquer outro auxílio ou sinal visual específico, disponível no aeródromo, que possa ajudá-lo durante o táxi; e
 - o restabelecimento do contato visual direto com a aeronave em questão.
- b) confirmar se o piloto, obtendo as informações radar durante o táxi, pode manter separação em relação às demais aeronaves e obstáculos. Em caso negativo, coordenar com a administração aeroportuária o apoio pertinente para guiar ou rebocar a aeronave em questão até o respectivo local de estacionamento ou da pista de decolagem.

4.5 Caso o piloto decida continuar o táxi, após observado o disposto em 4.4, alíneas a) e b), este será o responsável por evitar colisões com outras aeronaves, veículos, pessoas ou objetos durante o táxi da aeronave. Nessa situação a TWR emitirá instruções e informações concisas baseadas no SMR, no sentido de orientar o táxi da aeronave.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1 Serão divulgados, em publicação de informação aeronáutica pertinente, os aeródromos brasileiros dotados do radar de movimento de superfície.

5.2 Os casos não previstos nesta AIC serão resolvidos pelo Exmo Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

5.3 Esta AIC foi aprovada pelo Boletim Interno do DECEA nº 185 ,de 02 OUT 2003.