

**BRASIL**

**MINISTÉRIO DA DEFESA - COMANDO DA AERONÁUTICA  
DEPARTAMENTO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

Av. General Justo, 160 - CEP 20021-130 - Rio de Janeiro/RJ  
<http://www.decea.gov.br>

**AIC**

**N**

**32/18**

**02 ABR 2018**

## **OPERAÇÃO DO R-AFIS DE VILHENA**

*Período de vigência: de 02 ABR 2018 a PERM.*

### **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

#### **1.1 FINALIDADE**

Esta Circular tem por objetivo detalhar procedimentos a serem observados pelos tráfegos operando no aeródromo de VILHENA, relacionados ao provimento do AFIS, de forma remota, pelo **Centro de Informação de Voo de Aeródromo da Amazônia (CIVA AZ)**.

NOTA: Para efeito desta publicação, o CIVA AZ abará o órgão AFIS remoto do aeródromo de VILHENA, sendo esse último denominado R-AFIS VH.

#### **1.2 ÂMBITO**

Os procedimentos descritos nesta publicação se aplicam às aeronaves que operam na área de responsabilidade do R-AFIS VH.

#### **1.3 CONCEITUAÇÕES**

Para efeito desta Circular, são adotadas as conceituações descritas a seguir.

##### **1.3.1 ÁREA DE RESPONSABILIDADE DO R-AFIS VH**

A área de responsabilidade do R-AFIS VH corresponde ao espaço aéreo ATS de Classe "G", abaixo do FL 145 e em um raio de 27 NM (50 km) do aeródromo de VILHENA (SBVH).

##### **1.3.2 CONTINGÊNCIAS DE COMUNICAÇÕES ATS**

As contingências relativas às comunicações ATS abrangem circunstâncias que impedem o operador de se comunicar com aeronave na área de responsabilidade do órgão AFIS (local ou remoto). Tais situações podem ser causadas por falha do equipamento rádio de solo, falha do equipamento de bordo ou devido a interferência ou bloqueio da frequência ATS pela transmissão inadvertida de uma aeronave ou outra estação.

#### **1.4 INTRODUÇÃO**

Com o objetivo de obter benefícios operacionais na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) desenvolveu o conceito relativo aos órgãos remotos responsáveis pela prestação dos ATS em aeródromo.

Segundo esse conceito, a operação do órgão ATS remoto de aeródromo (R-ATS) tem o mesmo objetivo do órgão ATS local de aeródromo, qual seja, o de prover o Serviço de Controle de Aeródromo (TWR) ou o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS),

conforme previsto nas normas em vigor, a partir de uma localidade não necessariamente situada no mesmo aeródromo.

Adicionalmente, a CIRCEA 63-6, “Processos para Autorização, Implantação, Homologação, Ativação, Operação, Fiscalização, Controle e Desativação de Órgão AFIS Remoto (R-AFIS)”, prevê a possibilidade de um operador prover o AFIS de forma remota e simultânea, para até dois aeródromos, desde que atendidos os requisitos de segurança operacional estabelecidos para tal situação.

Dessa forma, o DECEA homologou, a partir de 02 ABR 2018, a operação do R-AFIS VH para o provimento do AFIS no aeródromo de VILHENA, de forma remota, através do CIVA AZ, localizado nas dependências do ACC Amazônico, que cumpre os mesmos requisitos de comunicação e informação previstos para um órgão ATS local, tanto em relação à interação com as aeronaves atendidas como com os demais órgãos, serviços e elementos envolvidos com as operações aéreas nesse aeródromo.

Embora o CIVA AZ constitua um novo órgão ATS, o indicativo de chamada utilizado nas comunicações aeroterrestres será o mesmo anteriormente usado em cada um dos aeródromos onde o AFIS era prestado localmente (Radio Vilhena, Rádio Oiapoque etc.).

Para informações gerais sobre R-ATS, poderá ser consultada a AIC N 19/16, de 09 DEZ 2016.

## **2 PROCEDIMENTOS PARA CONTINGÊNCIAS DE COMUNICAÇÕES**

**2.1** Os seguintes procedimentos deverão ser observados pelo piloto, operando na área de responsabilidade do R-AFIS VH, caso não consiga contato com a Rádio VILHENA:

- a) Deverá manter a frequência da Rádio VH e utilizá-la como Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA), cumprindo os procedimentos previstos, tanto em voo como no solo;

NOTA: Os procedimentos de uso da FCA estão dispostos na ICA 100-37, “Serviços de Tráfego Aéreo”, no item 3.18, “Operação em Aeródromo Não Controlado”.

- b) Deverá ajustar o código 7600 no transponder;
- c) Na chegada, somente poderá realizar procedimento de aproximação IFR, se for possível obter as informações meteorológicas pertinentes do aeródromo (via ACC AZ, ATIS etc.); caso contrário, poderá realizar o pouso segundo as VFR, atendidos os requisitos regulamentares para tal operação;
- d) Poderá ainda seguir para o aeródromo de alternativa, devendo tentar contato com o ACC AZ. Entretanto, caso não consiga contato com esse órgão, deverá realizar os procedimentos previstos para falha de comunicações aeroterrestres; e

NOTA: Os procedimentos de falha de comunicações aeroterrestres estão dispostos na ICA 100-12, “Regras do Ar”, no item 4.6.3.2, “Falha de Comunicação”.

- e) Na partida, se for possível obter as informações meteorológicas pertinentes do aeródromo, poderá realizar procedimento de saída IFR (SID); caso contrário, somente poderá realizar a decolagem segundo as VFR, atendidos os requisitos regulamentares para tal operação.

### **3 PLANEJAMENTO DE VOO**

**3.1** Caso o voo requeira o provimento dos ATS para a operação em aeródromo, o piloto de aeronave com destino ao aeródromo de VILHENA não deverá indicar como alternativa no Plano de Voo outro aeródromo provido de R-ATS. Entretanto, se esse piloto necessitar alternar, durante o voo, para um aeródromo provido de R-ATS, ele deve se assegurar que a operação de tal órgão não se encontra em situação de contingência de comunicação ATS.

### **4 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**4.1** Esta AIC entra em vigor em 02 ABR 2018.

**4.2** Os casos não previstos serão resolvidos pelo Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.