

# **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**  
**29/19**  
**10 OUT 2019**

## **OPERAÇÃO DO R-AFIS DE CORUMBÁ**

*Período de vigência: de 10 OUT 2019 a PERM.*

### **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

#### **1.1 FINALIDADE**

Esta Circular tem por objetivo detalhar procedimentos a serem observados pelos tráfegos operando no aeródromo de CORUMBÁ, relacionados ao provimento do AFIS, de forma remota, pelo Centro de Informação de Voo de Aeródromo da FIR Curitiba (CIVA-CW).

NOTA: Para efeito desta publicação, o CIVA-CW abará o órgão AFIS remoto do aeródromo de CORUMBÁ, sendo esse último denominado R-AFIS CR.

#### **1.2 ÂMBITO**

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

#### **1.3 CONCEITUAÇÕES**

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

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

A área de responsabilidade do R-AFIS CR corresponde aos espaços aéreos ATS de Classe “G”, dentro dos seguintes limites:

- Zona de Tráfego de Aeródromo de Corumbá – abaixo do FL 145 e em um raio de 27 NM do aeródromo de CORUMBÁ (SBCR), com centro no NDB CUB.

##### **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 à 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 14 AGO 2019, a operação do R-AFIS CR para o provimento do AFIS no aeródromo de CORUMBÁ, de forma remota, através do CIVA-CW, localizado nas dependências do COI-2, 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-CW 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 Uruguaiana, Rádio Corumbá etc.).

Para informações gerais sobre R-ATS, poderá ser consultada a AIC N 06/19, de 23 MAI 2019.

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

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

- a) Deverá manter a frequência da Rádio CR 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 CW, APP PUERTO SUÁREZ, 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 CW. Entretanto, caso não consiga contato com o citado ACC, 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 ou RNAV); 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 CORUMBÁ 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 10 OUT 2019.

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