



MODIFICAÇÃO DO USO DOS VALORES DE TETO COMO INDICADOR METEOROLÓGICO PARA DETERMINAÇÃO DE OPERAÇÃO DE AERÓDROMO AIC N 11/17



**Departamento de Controle
do Espaço Aéreo**

DEPARTMENT OF AIR SPACE CONTROL - DECEA

www.decea.gov.br

Objetivos Específicos

Apresentar as modificações operacionais introduzidas
pela AIC N 11/17



Roteiro

- Detalhamento da AIC N 11/17
- Mito x Verdade
- O que preciso saber?
- Como isso afeta o meu trabalho?
- Conclusão



Detalhamento da AIC N 11/17

GENERALIDADES:

- 1º) A AIC aplica-se somente aos voos IFR.
- 2º) Tem como objetivo promover a harmonização global das ações executadas no Brasil com os princípios e técnicas de navegação aérea internacional implementadas pela OACI.

Procedimentos para Pouso:

- 1º) De acordo com o Doc 9365 AN/910 (Manual of All-Weather Operations), da Organização de Aviação Civil Internacional, a segurança das operações de aproximação e pouso é garantida pela altitude/altura de decisão (DA/H) ou altitude/altura mínima de descida (MDA/H), e pela determinação de uma visibilidade horizontal mínima.



Detalhamento da AIC N 11/17

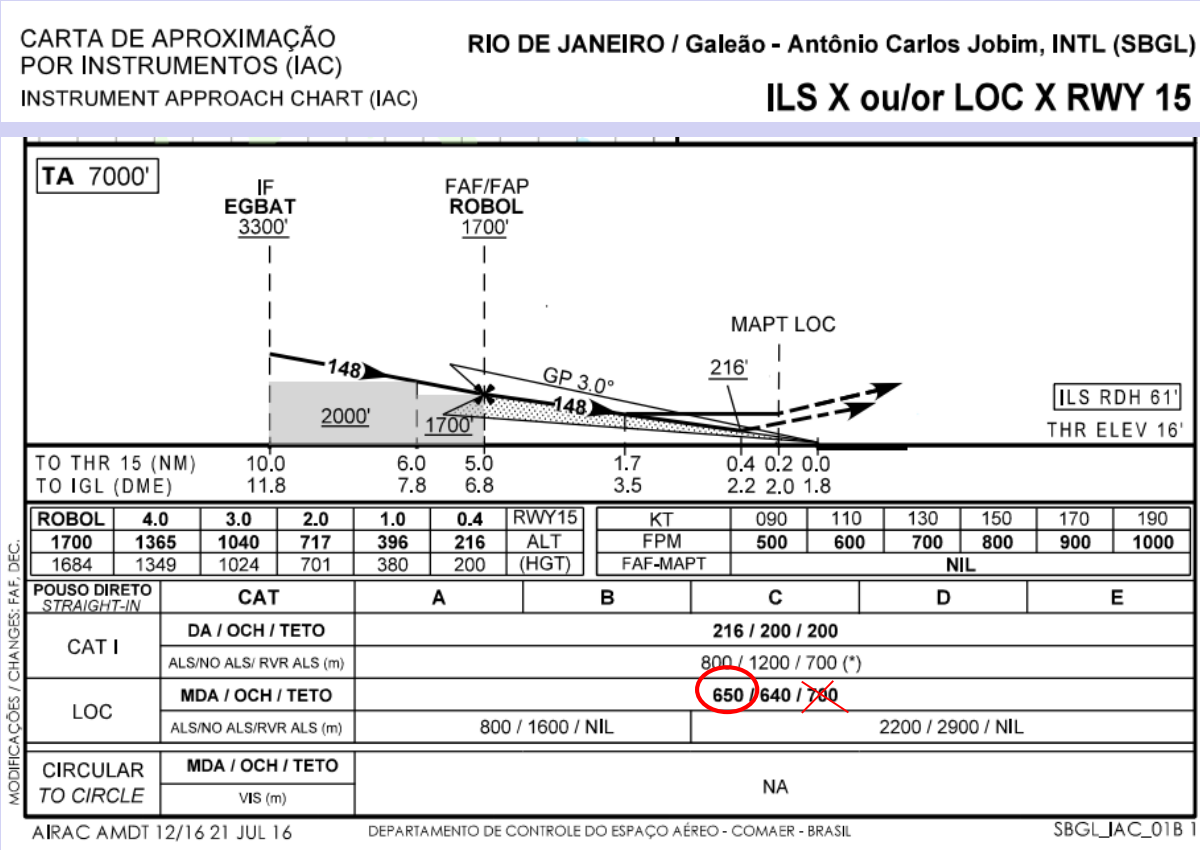
Procedimentos para Pouso:

2º) **ICA 100-37 item 6.4.1:** Quando um órgão ATS informar mínimos meteorológicos inferiores aos estabelecidos na Carta de Aproximação por Instrumentos (IAC), o piloto em comando poderá, a seu critério e após cientificar o órgão de sua decisão, executar somente o procedimento de aproximação por instrumentos para pouso direto previsto nessa carta, ficando vedada a execução de procedimentos de aproximação por instrumentos para circular. Entretanto, a descida no procedimento para pouso direto estará limitada à altitude da MDA ou DA, somente podendo o piloto prosseguir para o pouso, caso estabeleça contato visual com a pista ou com as luzes de aproximação (ALS). Se isso não ocorrer, deverá, obrigatoriamente, iniciar o procedimento de aproximação perdida antes ou no ponto de início desse procedimento.



Detalhamento da AIC N 11/17

Procedimentos para Pouso:



Detalhamento da AIC N 11/17

Procedimentos para Decolagem:

1º) Observar as restrições do AIP Brasil – MAP, item 3.1.6 “AERÓDROMOS NOS QUAIS SE APLICAM MÍNIMOS IFR ABAIXO DOS MÍNIMOS REGULARES PARA DECOLAGEM” ou publicada na SID

RMK

- 1 - Gradiente MNM de subida: 4.0% até cruzar 1000', após 3.3%.
- 2 - MNM IFR abaixo dos MNM regulares para DEP:

Teto: 500FT / VIS: 600m.

Observar compulsoriamente a seção INS da AIP-MAP.

- 3 - Informações adicionais e descrição textual da saída no verso.
- 4 - Obstáculos próximos não considerados na determinação do gradiente de subida.

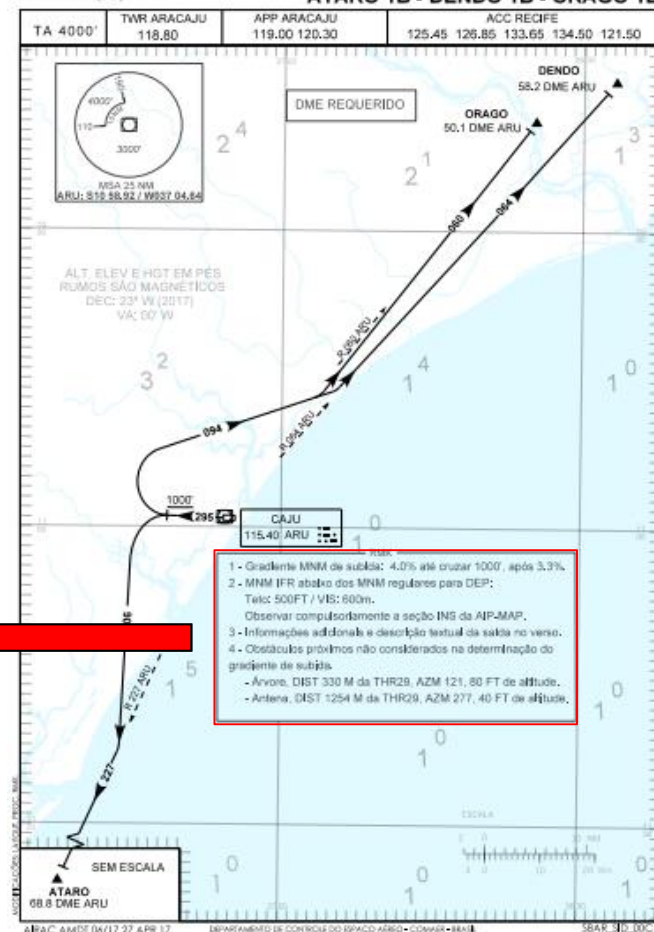
- Árvore, DIST 330 M da THR29, AZM 121, 80 FT de altitude.
- Antena, DIST 1254 M da THR29, AZM 277, 40 FT de altitude.

CARTA DE SAÍDA PADRÃO
POR INSTRUMENTOS (SID)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

ARACAJU / Santa Maria (SBAR)

RWY 29

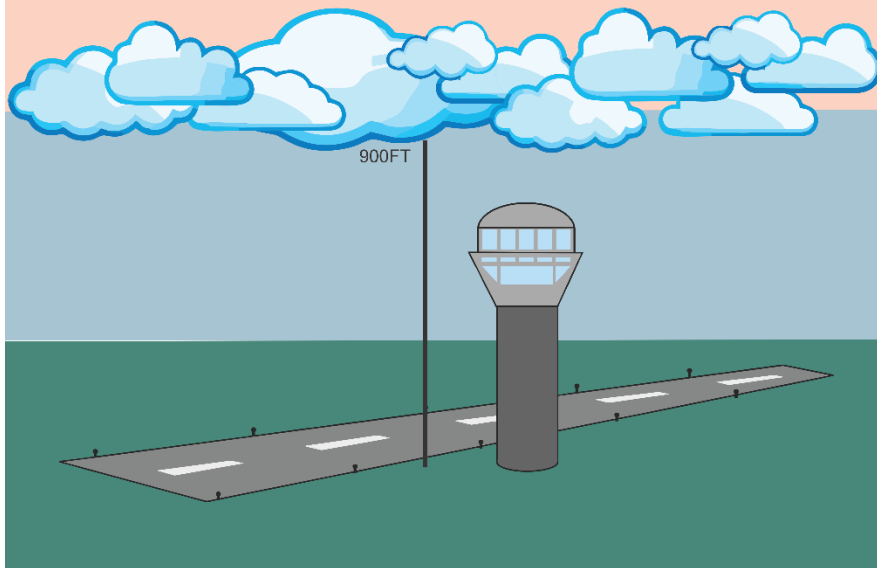
ATARO 1B - DENDO 1B - ORAGO 1B



Mito x Verdade

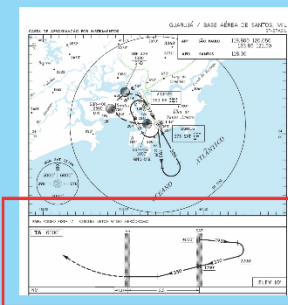
MITO

A segurança de um pouso por instrumentos está assegurada com a referência de um observador meteorológico

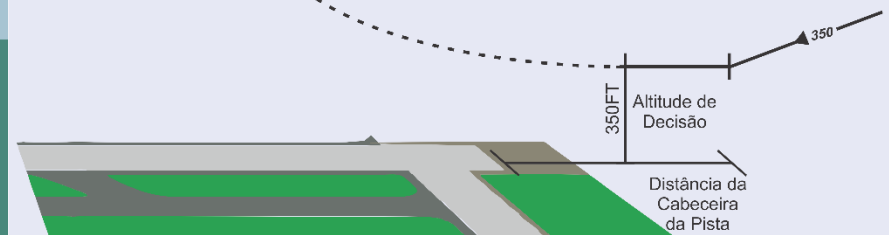


VERDADE

A segurança de um pouso por instrumentos está assegurada com a altitude mínima definida no procedimento e informada em carta oficial



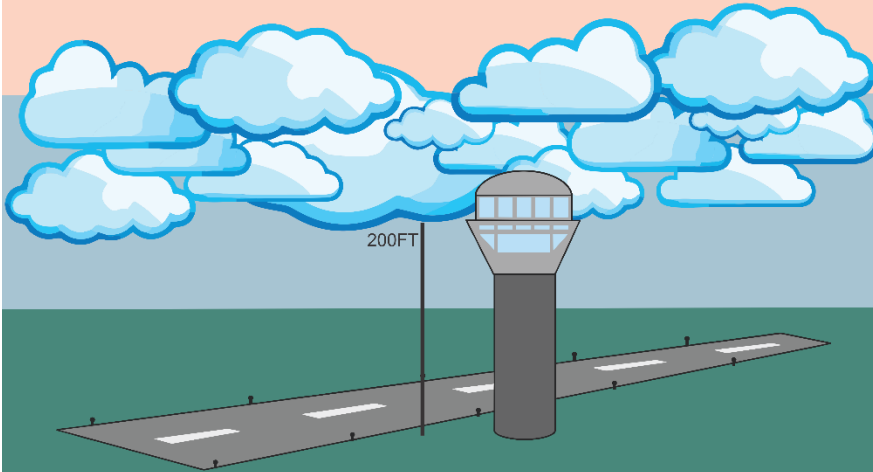
TA 6000'



Mito x Verdade

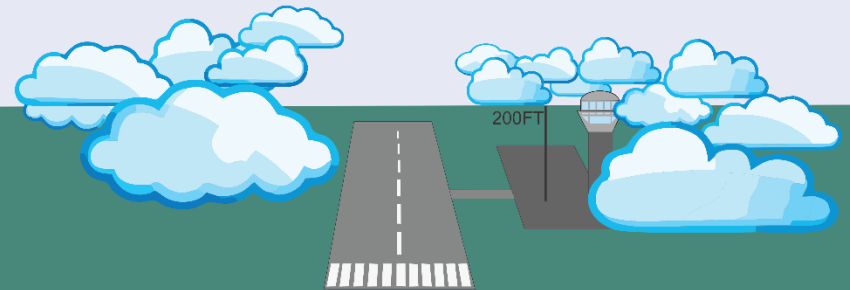
MITO

O teto de um aeródromo é aquele indicado por observador meteorológico credenciado. É um valor absoluto e verdadeiro.



VERDADE

O teto indicado por observador meteorológico é uma referência. O piloto pode prosseguir, com total segurança até a Altitude de Decisão, podendo, inclusive, avistar a pista numa altitude muito maior que a informada.



O que eu preciso saber?

O que eu preciso saber?

O Teto dos Procedimentos de Navegação Aérea deixará de ser um indicador meteorológico para determinação da operação IFR em um aeródromo no Brasil

Essas alterações foram desenvolvidas para promover a harmonização global das ações executadas no Brasil com os princípios e técnicas de navegação aérea internacional implementadas pela OACI.

A segurança das operações de aproximação e pouso é garantida pelo estabelecimento de um limite na aproximação IFR, denominado altitude/altura de decisão (DA/H) ou altitude/altura mínima de descida (MDA/H), e pela determinação de uma visibilidade horizontal mínima.

As cartas (IAC e SID), publicadas a partir da emenda de JAN 2018, não terão a informação de teto requerido no espaço destinado às condições meteorológicas. Contudo, permanecerão as informações da altura mínima de separação de obstáculos com relação ao aeródromo (OCH), publicadas nas IAC.



O que eu preciso saber?

O que eu preciso saber?

O teto dos procedimentos de navegação aérea deixará de ser um indicador meteorológico para determinação da operação IFR nos aeródromos brasileiros.

Estas alterações foram desenvolvidas para promover a harmonização global das ações executadas no Brasil com os princípios e técnicas de navegação aérea internacional, implementadas pela OACI.

A segurança das operações de aproximação e pouso é garantida pelo estabelecimento de um limite na aproximação IFR, denominado altitude/ altura de decisão (DA/ DH) ou altitude/ altura mínima de descida (MDA/H), e pela determinação de uma visibilidade horizontal mínima.

As cartas (IAC e SID), publicadas a partir da emenda de JAN 2018, não terão a informação de teto requerido no espaço destinado às condições meteorológicas. Contudo, permanecerão as informações de altura mínima de separação de obstáculos (OCH) com relação ao aeródromo, publicadas nas IAC

Como isso afeta meu trabalho?

Como isso afeta meu trabalho?

A informação de Teto continuará sendo prestada nos serviços ATS, porém a operacionalidade do Aeródromo está vinculada à habilitação do piloto, bem como à homologação da aeronave para executar determinado procedimento para pouso.

O Controle de Aeródromo não mais determinará a operacionalidade de um aeródromo baseado nas informações de TETO. Essas serão prestadas como auxílio ao piloto nas aproximações e decolagens.

Os serviços de ATIS e AFIS manterão as informações de TETO indicadas nos diversos instrumentos e com apoio de observador meteorológico credenciado.



Conclusão

- O **TETO** deixou de ser fator operacional para a determinação de operação IFR/ operação abaixo dos mínimos IFR para **TODAS AS APROXIMAÇÕES** e para as decolagens daqueles aeroportos que **NÃO** possuem mínimos operacionais específicos para decolagem, estabelecidos na AIP Brasil ou publicado em SID.
- Permanece válido o item **6.5 SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES DE DECOLAGEM IFR** da ICA 100-37/2016



TIRE suas DUVIDAS

SAC DECEA: <https://www.decea.gov.br/?i=utilidades&p=fale-conosco>



**Departamento
de Controle do Espaço Aéreo**
Department of Airspace Control

www.decea.gov.br

