

**BRASIL**

**MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**  
Av. General Justo, 160 – CEP 20021-130 – Rio de Janeiro/RJ  
<http://www.decea.gov.br>

**AIC**  
**N**  
**37 / 20**  
**20 AGO 20**

**SERVICO DE ALERTA PARA VOO VFR PARTINDO DE AERÓDROMO**  
**DESPROVIDO DE ÓRGÃO ATS**

*Período de vigência: de 27 AGO 2020 a 30 NOV 2020.*

**1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**1.1 FINALIDADE**

Esta AIC tem por finalidade divulgar previamente os novos procedimentos referentes à prestação do Serviço de Alerta para o voo VFR partindo de aeródromos desprovidos de órgãos ATS, cuja previsão de entrada em vigor será em 01 DEZ 2020.

**1.2 ÂMBITO**

Esta Circular se aplica aos pilotos de aeronaves partindo de aeródromos desprovidos de órgãos ATS, assim como aos órgãos ATS, AIS e SAR, eventualmente envolvidos com os voos dessas aeronaves.

NOTA: As provisões desta AIC serão incorporadas e compatibilizadas oportunamente nas publicações pertinentes do SISCEAB.

**2 GENERALIDADES**

**2.1** A prestação do Serviço de Alerta deverá obedecer aos critérios e procedimentos previstos na ICA 100-37 – Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), detalhados pelos cenários operacionais específicos descritos nesta Circular.

NOTA: O Serviço de Alerta mencionado nesta Circular se refere, exclusivamente, ao prestado pelos órgãos ATS. Nesse sentido, a ICA 100-37 deverá ser revisada, ainda este ano, para contemplar os novos procedimentos descritos na presente publicação.

**2.2** A partir da ciência de um voo, o Serviço de Alerta passa a monitorar os horários das chamadas compulsórias aos órgãos ATS, quando existir essa obrigatoriedade ou, ainda, a chegada da aeronave no aeródromo de destino, quando este for dotado de órgão ATS.

NOTA: Aeródromo dotado de órgão ATS constitui um aeródromo controlado (com TWR) ou provido de AFIS (com Rádio).

**2.3** Considerando que um voo VFR planejado a ocorrer fora de espaço aéreo controlado e partindo de aeródromo desprovido de órgão ATS não é normalmente obrigado a apresentar plano de voo ou a realizar chamadas radiotelefônicas, tal situação permite um cenário no qual o Serviço de Alerta nem sempre será praticável, já que o órgão ATS necessitaria ser cientificado sobre a realização desse voo.

**2.4** Nesse sentido, no capítulo a seguir foram descritos cenários operacionais específicos, onde o Serviço de Alerta poderá, ou não, ser prestado aos voos VFR partindo de aeródromos desprovidos de órgãos ATS.

### **3 CENÁRIOS OPERACIONAIS ESPECÍFICOS**

#### **3.1 AERONAVE PARTINDO DE AERÓDROMO DESPROVIDO DE ÓRGÃO ATS QUE NÃO TENHA APRESENTADO UM PLANO DE VOO**

**3.1.1** Considerando que a prestação do Serviço de Alerta requer que o voo seja de conhecimento dos órgãos ATS, a aeronave partindo de aeródromo desprovido de órgão ATS que não houver apresentado um Plano de Voo não receberá tal Serviço dos órgãos do SISCEAB.

NOTA: Este item considera que o voo em questão estaria desobrigado da apresentação de plano de voo segundo as regulamentações em vigor.

#### **3.2 AERONAVE QUE TENHA APRESENTADO UM PLANO DE VOO VFR ANTES DA DECOLAGEM, PARTINDO DE AERÓDROMO DESPROVIDO DE ÓRGÃO ATS PARA UM AERÓDROMO DESPROVIDO DE ÓRGÃO ATS**

**3.2.1** Para o voo VFR realizado inteiramente fora de espaço aéreo controlado, o Serviço de Alerta, em princípio, somente será prestado por solicitação do piloto, do explorador ou de qualquer outra pessoa.

NOTA: Conforme a regra em vigor, mesmo tendo apresentado plano de voo, o Serviço de Alerta não é praticável neste cenário, pois o voo VFR não realiza chamadas compulsórias e, também, não há órgão ATS no aeródromo de destino, conforme especificado em 2.2.

#### **3.3 AERONAVE QUE TENHA APRESENTADO UM PLANO DE VOO VFR ANTES DA DECOLAGEM PARTINDO DE AERÓDROMO DESPROVIDO DE ÓRGÃO ATS PARA UM AERÓDROMO PROVIDO DE ÓRGÃO ATS**

**3.3.1** Mesmo tendo apresentado Plano de Voo, a prestação do Serviço de Alerta, por meio do monitoramento do horário de chegada no aeródromo de destino, requer a notificação da decolagem da aeronave a um órgão ATS. Dessa forma, exceto na situação descrita em 3.3.2, esse Serviço somente será prestado a partir do contato rádio da aeronave com algum órgão ATS, informando a hora real de sua decolagem.

NOTA: Os pilotos deverão observar eventuais restrições de contato radiotelefônico com certos órgãos ATS.

**3.3.2** Exclusivamente neste cenário, o piloto poderá optar por inserir, previamente, no ITEM 18 do Plano de Voo a informação da CERTEZA DE DECOLAGEM, se desejar assegurar a prestação do Serviço de Alerta, observando o seguinte exemplo: RMK/DEP CERTA. Frise-se que, uma vez inserida tal informação, caso o voo não ocorra, o piloto estará obrigado a informar o cancelamento do voo a um órgão ATS, o mais rápido possível, no máximo até o horário estimado de pouso no aeródromo de destino, a partir da EOBT. O descumprimento dessa obrigação poderá resultar na responsabilização judicial do piloto pelo acionamento indevido dos meios de busca e salvamento.

#### **4 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**4.1** Críticas e/ou sugestões são bem-vindas e deverão ser enviadas via *Fale Conosco* – SAC-DECEA, na Internet, em [www.decea.gov.br](http://www.decea.gov.br) ou, pela Intraer, em [www.decea.intraer](http://www.decea.intraer).

**4.2** Esta Circular entra em vigor em 27 AGO 2020.

**4.3** Os casos não previstos serão resolvidos pelo Senhor Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.