

# **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**  
**06/19**  
**23 MAY 2019**

## **ÓRGÃO ATS REMOTO DE AERÓDROMO**

*Período de vigência: de 23 MAY 2019 a PERM.*

### **1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

#### **1.1. FINALIDADE**

Esta AIC tem por finalidade divulgar as principais características do órgão ATS remoto de aeródromo.

#### **1.2 ÂMBITO**

A presente Circular aplica-se a todos os responsáveis pela operação de órgão ATS remoto de aeródromo, assim como aos usuários do SISCEAB, no que couber.

#### **1.3 CONCEITUAÇÕES**

##### **1.3.1 ÓRGÃO AFIS REMOTO**

Corresponde ao órgão ATS remoto de aeródromo responsável pela prestação do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo.

##### **1.3.2 ÓRGÃO ATS DE AERÓDROMO**

Representa o órgão responsável pela prestação do Serviço de Controle de Aeródromo ou do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo em determinado aeródromo.

NOTA: O órgão ATS de aeródromo poderá estar situado no próprio aeródromo ou operando remotamente.

##### **1.3.3 ÓRGÃO ATS REMOTO DE AERÓDROMO**

Corresponde ao órgão ATS de aeródromo que opera remotamente.

##### **1.3.4 TORRE DE CONTROLE REMOTA**

Corresponde ao órgão ATS remoto de aeródromo responsável pela prestação do Serviço de Controle de Aeródromo.

#### **1.4 ABREVIATURAS**

R-AFIS – Órgão AFIS Remoto

R-ATS – Órgão ATS Remoto de Aeródromo

R-TWR – Torre de Controle Remota

## **2 INTRODUÇÃO**

2.1 O Brasil é um país com grande número de aeródromos em seu território. Conforme dados oficiais, o número total é da ordem de 2500 aeródromos, sendo 677 aeródromos públicos e 1770 aeródromos privados. Do total dos aeródromos, 119 estão em condições de realizar operações IFR.

2.2 Em apenas 60 aeródromos com operação IFR é prestado o Serviço de Controle de Aeródromo por uma Torre de Controle (TWR), nos demais aeródromos é prestado o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo por um órgão AFIS.

2.3 O fluxo de tráfego aéreo nos aeródromos brasileiros apresenta-se de forma concentrada, assim, o percentual expressivo dos aeródromos possui baixo volume de tráfego.

2.4 As operações IFR em aeródromo, além do ganho em segurança, proporcionam significativo ganho em acessibilidade, uma vez que podem ser realizadas em condições meteorológicas mais degradadas em comparação às VFR.

2.5 O custo de manter a prestação do ATS local (TWR ou AFIS) como apoio à realização de operações IFR nos aeródromos de baixo volume de tráfego tem restringido a implementação dessas operações IFR em outros aeródromos brasileiros.

2.6 Nesse contexto, o novo conceito de operação remota de TWR ou órgãos AFIS poderá ser aplicado, notadamente, em aeródromos com baixo movimento de tráfego aéreo, resultando em significativos benefícios aos usuários do SISCEAB, pois auxiliará no incremento da prestação dos ATS de aeródromo, na expansão da rede aeroportuária e reduzirá custos operacionais para os administradores aeroportuários.

## **3 DISPOSIÇÕES GERAIS**

### **3.1 OBJETIVO DOS SERVIÇOS REMOTOS**

3.1.1 Com o intuito de aumentar a segurança das operações aéreas, normalmente é necessário prover maior acompanhamento ou ordenamento dos voos, papel desenvolvido pelos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS). Para cumprir essa função, os ATS têm diferentes tipos de atuação, dependendo da complexidade da área atendida por esses Serviços. Nesse contexto, os ATS prestados poderão constituir o Serviço de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) ou o Serviço de Informação de Voo (FIS).

3.1.2 O FIS poderá ser prestado para as aeronaves em diferentes fases do voo. No caso de aeronaves operando em um aeródromo ou em suas imediações, poderá ser prestado o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo por um órgão AFIS. Da mesma forma, o ATC destinado às aeronaves que operam no Circuito de Tráfego ou na Área de Manobras de um aeródromo é denominado Serviço de Controle de Aeródromo, sendo prestado por uma TWR. Assim, tais órgãos são responsáveis pela prestação dos ATS às aeronaves que operam em um aeródromo, podendo estar localizados no próprio aeródromo ou remotamente fora deste.

3.1.3 Pelo exposto, a operação remota dos órgãos ATS (R-ATS) para um aeródromo tem o mesmo objetivo dos órgãos ATS locais, que é prover o Serviço de Controle de Aeródromo ou o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo, conforme previsto nas normas do DECEA, a partir de uma localidade não necessariamente localizada no aeródromo em questão.

### **3.2 DENOMINAÇÃO DOS SERVIÇOS REMOTOS**

3.2.1 De maneira geral, a denominação órgão ATS, órgão AFIS ou TWR significará, indistintamente, que esse órgão pode estar localizado no aeródromo ou fora deste. Entretanto, quando se desejar explicitar a posição desse órgão em relação ao aeródromo, será utilizada a expressão “local” ou “remoto” após o tipo do órgão, quando ele estiver localizado no aeródromo ou fora deste, respectivamente.

3.2.2 Da mesma forma, os R-ATS serão designados como “Torre” ou “Rádio”, sendo que estes prestarão os mesmos serviços dos correspondentes órgãos ATS locais (TWR ou AFIS).

3.2.3 Nas publicações aeronáuticas, sempre que necessário, a TWR e o órgão AFIS remotos poderão ser

identificados pelos designadores R-TWR e R-AFIS, respectivamente.

### 3.3 IMPLEMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS REMOTOS

3.3.1 Inicialmente, a operação de um R-ATS será implementada para aeródromos de baixa densidade de tráfego. Entretanto, em médio prazo, espera-se que esse tipo de operação remota possa ser aplicado a outros aeródromos domésticos, principalmente aqueles afetos a certos eventos sazonais ou especiais.

3.3.2 Ainda que o R-ATS seja inicialmente concebido para a prestação dos ATS em um aeródromo em particular, tais serviços poderão ser expandidos de forma a abranger a operação remota em múltiplos aeródromos, obedecidos os requisitos técnicos e operacionais, a serem desenvolvidos para esse futuro cenário.

### 3.4 REQUISITOS DOS SERVIÇOS REMOTOS

3.4.1 Os requisitos para autorização, implantação, homologação, ativação, operação, fiscalização, controle e desativação de um R-ATS serão inseridos em publicação específica.

3.4.2 Os tipos e processos para a habilitação de pessoal destinado a operar em um R-ATS serão, a menos que estipulado de modo diverso pelo DECEA, os mesmos aplicados a um órgão AFIS ou uma TWR sediada no aeródromo.

3.4.3 Toda autorização para a operação de um R-ATS deverá ser precedida da correspondente Análise de Risco à Segurança Operacional, a fim de garantir que os níveis de segurança operacional sejam atendidos.

3.4.4 Procedimentos de contingência específicos serão desenvolvidos para a operação de um R-ATS.

3.4.5 Os R-ATS deverão atender aos mesmos requisitos de comunicação previstos para um órgão ATS local, seja em relação às aeronaves atendidas, seja em relação aos demais órgãos, serviços e elementos envolvidos com as operações aéreas em um aeródromo.

## 4 **DISPOSIÇÕES FINAIS**

4.1 Esta AIC revoga a AIC N 19/16, de 09 de dezembro de 2016.

4.2 Os casos omissos serão resolvidos pelo Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.