

Manual Comunicações Oceanicas

*Grupo **SATA** Virtual*

1ª Edição – 3 Julho 2006

Centro de Qualificação e Certificação
*Grupo **SATA** Virtual*

Introdução

A intenção deste manual prende-se com o objectivo primário de desmistificar as comunicações oceanicas, que muito têm causado determinadas confusões nos pilotos.

O espaço oceanico

O espaço aéreo oceanica é, geralmente, convencional. Significa isto que não detem de qualquer infraestrutura de cobertura radar, embora possam existir ferramentas de apoio à previsão da localização actual da aeronave.

O controlador

O controlador de tráfego aéreo oceanico deve ser considerado, em muitas ocasiões, como uma máquina que apenas entende mensagens num formato pré-determinado. Este procedimento visa facilitar a comunicação entre ambas as partes, e em simultaneo criar standards para o formato das comunicações. A ordem das palavras empregues durante a comunicação é de extrema importancia, pois permite eliminar discrepancias durante a transmissão, permitindo tanto ao controlador como ao piloto averiguar se a sua transmissão foi bem sucedida.

São poucas as comunicações que podem fugir ao formato estabelecido, sendo que estes casos estão préviamente estabelecidos.

As comunicações

O quadro abaixo apresentado ilustra o formato que as comunicações devem ter, bem como algumas notas de especial relevancia.

Por o espaço da TMA de Santa Maria acolher voos de curta distância, torna-se necessário proceder à alteração de algumas comunicações com o intuito de abreviar.

As palavras em MAIÚSCULAS não deverão ser omitidas nem substituídas.

Todas as horas devem ser GMT reais, para não causar confusão com diferentes horários dos pilotos. Estes devem fazer as contas de ajustamento para a hora real antes da transmissão.

Comunicação	TMA	Oceanica
Clearance	<p><<piloto>> <ATC> <callsign> to destination <destination> will be ready within <minutes> minutes.</p> <p>Nota: para formalizar o pedido, basta esta transmissão, que deverá ser feita ainda no chão e com a aeronave completamente imobilizada. A emissão da clearance é, geralmente, transmitida já com a aeronave em taxi.</p>	<p><<piloto>> <ATC> <callsign> REQUEST <<ATC>> <callsing> <ATC> go ahead <<piloto>> <ATC> <callsign> ESTIMATING <ponto de entrada na FIR> AT <time> REQUEST OCEANIC CLEARANCE ON FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach>, SELCAL <selcal></p> <p><<ATC>> <callsign> ESTIMATING <ponto de entrada na FIR> AT <time> REQUEST OCEANIC CLEARANCE ON FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach>. THIS IS YOUR PRIMARY FREQUENCY, SECONDAY <XXX.XXX>. SELCAL <selcal> coming up for check.</p> <p>Segue-se a emissão do selcal.</p> <p><<piloto>> <ATC> <callsign> selcal check ok.</p> <p>Após a emissão da clearance, o que pode levar alguns minutos, é necessário transmiti-la ao piloto.</p> <p><<ATC>> <callsing> <ATC> <<piloto>> <ATC> <callsign> go ahead <<ATC>> <callsing> I have your oceanic clearance, advise ready to copy <<piloto>> <ATC> <callsign> ready to copy <<ATC>> <ATC> OCEANIC CLEARS <callsing> TO DESTINATION <XXXX> VIA <todos os pontos oceanicos>, THEN FLIGHT PLAN ROUTE, FROM <ponto entrada na FIR> MAINTAIN FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach>. <<piloto>> <ATC> OCEANIC CLEARS <callsing> TO DESTINATION <XXXX> VIA <todos os pontos oceanicos>, THEN</p>

		<p>FLIGHT PLAN ROUTE, FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach>. <callsign></p> <p>Nota: Os pedidos de clearance, devem ser feitos até 40 minutos antes da entrada na FIR oceanica, salvo casos que dependendo do aeroporto de partida tal é impossível, sendo que logo que exista uma estima inicial deve ser feito o pedido.</p>
<p>Position Report</p>	<p><<piloto>> <ATC> <callsign> POSITION <posicao> FLIGHT LEVEL <XXX> ESTIMATING <proxima posicao> AT <time> <<ATC>> <callsign> POSITION <posicao> FLIGHT LEVEL <XXX> ESTIMATING <proxima posicao> AT <hora></p>	<p><<piloto>> <ATC> <callsign> POSITION <<ATC>> <callsign> GO AHEAD <<piloto>> <ATC> <callsign> POSITION <posicao> AT <time> FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach> ESTIMATING <proxima posicao> AT <time> NEXT <posicao seguinte> <<ATC>> <callsign> POSITION <posicao> AT <time> FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach> ESTIMATING <proxima posicao> AT <time> NEXT <posicao seguinte></p>
<p>Pedido novo FL</p>	<p><<piloto>> <ATC> <callsign> REQUEST FLIGHT LEVEL <XXX></p> <p>Nota: A resposta do controlador poderá depender da aprovação ou não da nova altitude pedida. A sua emissão é em tudo semelhante a ambiente radar.</p>	<p><<piloto>> <ATC> <callsign> REQUEST <<ATC>> <callsign> GO AHEAD <<piloto>> <ATC> <callsign> REQUEST FLIGHT LEVEL <XXX> <<ATC>> <callsign> REQUEST FLIGHT LEVEL <XXX></p> <p>Após a emissão da clearance do novo nível, o que pode levar alguns minutos, é necessário transmiti-la ao piloto.</p> <p><<ATC>> <callsign> <ATC> <<piloto>> <ATC> <callsign> go ahead <<ATC>> <callsign> I have an amended level clearance, advise ready to copy <<piloto>> <ATC> <callsign> ready to copy <<ATC>> <ATC> OCEANIC CLEARS <callsign> <CLIMB TO ou DESCEND TO> FLIGHT LEVEL <XXX>, REPORT LEAVING, REPORT REACHING. <<piloto>> <ATC> OCEANIC CLEARS <callsign> TO <CLIMB TO ou DESCEND TO> FLIGHT LEVEL <XXX>. WILL REPORT LEAVING AND REACHING.</p> <p>Nota: O piloto deverá obrigatoriamente reporter quando abandonar o nível de voo actual e novamente ao chegar ao novo nível de voo.</p>

O seguinte quando representa de forma abreviada as comunicações acima demonstradas.

Comunicação	TMA	Oceanica
Clearance	To destination <destination> will be ready within <minutes> minutes.	ESTIMATING <ponto> AT <time> REQUEST OCEANIC CLEARANCE ON FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach> SELCAL <selcal> <ATC> OCEANIC CLEARS <callsing> TO DESTINATION <XXXX> VIA <todos os pontos oceanicos> THEN FLIGHT PLAN ROUTE FROM <ponto entrada na FIR> MAINTAIN FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach>.
Position Report	POSITION <posicao> FLIGHT LEVEL <XXX> ESTIMATING <proxima posicao> AT <time>	POSITION <posicao> AT <time> FLIGHT LEVEL <XXX> MACH <mach> ESTIMATING <proxima posicao> AT <time> NEXT <posicao seguinte>
Pedido novo FL	REQUEST FLIGHT LEVEL <XXX>	REQUEST FLIGHT LEVEL <XXX> <ATC> OCEANIC CLEARS <callsing> TO <CLIMB TO ou DESCEND TO> FLIGHT LEVEL <XXX> WILL REPORT LEAVING AND REACHING.

Outras comunicações são possíveis, como alteração de rota ou comunicação de SIGMETs. No entanto estas não diferem muito das acima apresentadas, utilizando-se muitas vezes a fraseologia de comunicações radar.