

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONAUTICA * PORTUGAL

TELEFONE 8488151 / 2 / 3
ENDEREÇOS TELEGRÁFICOS:
AFTN - LPPTYAYI
TELEX 12120 AERCIV P

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INFORMAÇÃO AERONAUTICA
AEROPORTO DA PORTELA
1700 LISBOA

04/91
11 de MARÇO

TRANSPORTE E OPERAÇÃO DO TRANSPONDER SSR MODO S

1. Os Estados membros do EUROCONTROL, aos quais se associaram outros Estados europeus interessados, traçaram um plano comum para estabelecer e explorar um sistema integrado de gestão do tráfego aéreo com base em tecnologia avançada.

A introdução do Modo S do SSR, com o seu potencial de dados digitais ar-solo, constitui um elemento chave neste programa. A cooperação dos utilizadores do espaço aéreo é essencial para a definição de um plano preciso relativo ao transporte e à exploração dos equipamentos de bordo necessários, bem como à sua instalação progressiva. Um pré-aviso mínimo de sete anos será dado para o transporte obrigatório de transponders Modo S e dos equipamentos de bordo conexos necessários às comunicações digitais ar-solo.

As aeronaves do tráfego aéreo geral (GAT - General Air Traffic), a operar em IFR, deverão estar equipadas com transponder Modo S de nível 4, e com outro equipamento a ser especificado, para os voos dentro de certas partes designadas do espaço aéreo europeu.

2. Já se verificou que um número crescente de aeronaves comerciais estão equipadas com o Modo S. Contudo, os primeiros ensaios, realizados recentemente com o auxílio de estações Modo S no solo a operarem a título excepcional, revelaram que os sinais transmitidos por aquelas aeronaves não são, em numerosos casos, estritamente conformes às características especificadas para o funcionamento em Modo S pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

2.1. Na maior parte dos casos, verifica-se que a identificação da aeronave (indicativo de chamada), tal como é indicado no plano de voo, não é fornecido em resposta às interrogações que lhe são feitas, embora a capacidade de reporte sistemático dessa informação seja exigido às aeronaves a efectuarem voos civis internacionais (Anexo 10 da OACI - Vol. I - 1ª Parte - Parágrafo 2.5.5.2.).

2.2. Por outro lado, há casos em que é conveniente modificar com urgência o endereço de 24 bits da aeronave. Trata-se da ocorrência de endereços compostos por 24 bits ZERO ou 24 bits UM, ou qualquer outro endereço que não tenha sido atribuído originalmente pelo Estado de matrícula.

Apenas os endereços atribuídos pelo Estado de matrícula em conformidade com o plano mundial especificado no Anexo 10 da OACI (Volume I - 1ª Parte - Parágrafo 2.5.8) devem ser utilizados. É pertinente lembrar que o não cumprimento das disposições da OACI neste aspecto pode alterar o nível de protecção fornecido pelos sistemas de anti-colisão de bordo.

2.3. Parece igualmente importante recordar que os transponders Modo S instalados a bordo das aeronaves cujo peso bruto é superior a 5.700 Kg ou a velocidade de cruzeiro máxima superior a 324 Km/h (175 nós) devem funcionar em diversidade de antena se o certificado individual de navegabilidade tiver sido emitido pela primeira vez a 01 de Janeiro de 1990 ou antes, ou se o transporte de um transponder Modo S for exigido em virtude de um acordo regional de navegação aérea, tal como acontecerá na Europa. (Anexo 10 da OACI - Vol. I - 1ª Parte - Parágrafo 2.5.5.3).

3. A presente circular é particularmente dirigida às companhias aéreas, aos fabricantes de aeronaves e de material de aviónica.

Mantém-se em vigor a CIA 03/90, de 15 de Janeiro.