



© Jean-Claude Pistoresi 'Mangueira'

Curso nº9

Clairance (desobstrução)

Uma **clairance** ou desobstrução é uma autorização emitida tem uma aeronave de manobrar em condições especificadas por um organismo do controlo da circulação aérea com o objetivo de fornecer-lhe o serviço do controlo da circulação aérea. Esta palavra **clairance** é uma francisação do inglês *clairance*.

Vamos usar a palavra portuguesa **desobstrução** para designar a clairance.

Sumário

- **1 Conceito de desobstrução**
 - **Limite de desobstrução**
- **Exemplos de desobstruções correntes**
 - **Desobstrução rolagem**
 - **Desobstrução de decolagem**
 - **Desobstrução em estrada**
 - **Desobstrução de abordagem**
- **Desobstruções complementares**
 - **Desobstrução de abordagem à vista**
 - **Desobstrução de separação à vista**
 - **Desobstrução VMC**

Conceito de desobstrução

Uma desobstrução é uma autorização. Não é uma ordem, mas uma garantia da parte do controlo da ausência de perigo conhecido se o piloto segue a sua desobstrução. Se a desobstrução não convem ao piloto, é livre pedir um outro ao controlo. O objetivo de todo o mundo é fazer chegar

o avião ao estacionamento do seu destino sem problema, e seguir a desobstrução do controlo é melhor meio para isto. Os pilotos sabem-no, e aceitam na medida do possível as desobstruções do controlo.

Uma desobstrução deve ser obtida para efetuar um voo controlado ou a parte controlada de um voo. Um piloto deve pedir uma desobstrução aos organismos do controlo da circulação aérea a atrasado à entrada do espaço aéreo controlado considerado.

As desobstruções não libertam em nenhuma maneira a responsabilidade do comandante de bordo parafuso à parafusos do respeito dos regulamentos e procedimentos em vigor, nem o exercício de uma vigilância constante em vista de evitar abordagem com as outras aeronaves ou os colisão com os obstáculos.

Contrariamente, as desobstruções devem ser emitidas unicamente com o objetivo de fornecer o serviço de controlo. Não deve ser emitido de desobstrução que, se for seguida pelo comandante de bordo, conduzierei a uma violação das regras do ar.

Limite de desobstrução

Um limite de desobstrução é um ponto ou uma altitude até à qual uma desobstrução é válida. Quando uma aeronave atinge o seu limite de desobstrução sendo informada explicitamente que este ponto constituía o seu limite de desobstrução, e sem ter estado a receber estada desobstrução complementar, deve pôr-se em espera (seguindo o circuito publicado se existe, efetuando uma espera orientada de acordo com a sua estrada de chegada).

No caso onde a aeronave atinge o seu limite de desobstrução sem que a CI não foi definida claramente, dois casos existem:

- Se o limite de desobstrução é um marcador de espera à chegada para um aeródromo, põe-se em espera de acordo com o circuito publicado.
- Se não prossegue a sua estrada como indicada sobre o seu plano de voo e informa o organismo da circulação aérea a partir único de possível.

Exemplos de desobstruções correntes

Desobstrução de rolagem

Quando um avião parte do estacionamento para dirigir-se para a pista, ou quando sai da pista após aterragem para juntar-se ao estacionamento, pede ao controlo uma desobstrução rolagem. É uma garantia que poderá juntar-se ao ponto que quer atingir sem estar a reencontrar-se bloqueado. Um avião não pode fazer anda traseiro, e as vias de circulação (*taxyways*) de um aeródromo estão previstas para fazer passar uns únicos aviões tem a vez.

Por conseguinte se dois aviões estão face tem face sobre uma via de circulação, são bloqueados, e é necessário quer empurrá-lo, quer o puxar-lo até tem a intersecção precedente para fazer passar um, seguidamente o outro. A emissão de uma desobstrução rolagem garantida que o avião não se reencontrará em tal situação. A desobstrução é acompanhada de uma informação se o piloto deve deixar passar outro avião sobre o caminho.

"Rolam estacionamento alfa 3, deixam passar um Boeing 737 da vossa direita para a vossa esquerda".

Desobstrução de decolagem

A desobstrução de decolagem é emitida tem uma aeronave que está pronta à partida e que pede se alinhar pista para descolar. A emissão desta desobstrução implica que a pista é livre de qualquer obstáculo ou aeronave, e que a estrada do avião imediatamente após o vôo é livre de qualquer tráfego conflituoso. Sempre é acompanhada de uma indicação do vento ao solo que ajudará o piloto durante a sua decolagem.

"Autorizada decolagem segue zero quatro, vento zero quarenta graus oito nós".

Desobstrução em rota

Uma desobstrução de rota é uma seqüência de pontos de navegação pela qual o piloto vai transitar. A emissão desta desobstrução é uma confirmação para o piloto da estrada que vai seguir.

"Estrada EVX, EVRUX, ELBOX, ROU"

O controlo pode alterar esta estrada quer para acrescentá-lo se é impossível que a aeronave siga uma estrada mais curta, quer para reduzi-lo-lo quando o tráfego permite-o.

"Estrada EVX, ROU".

Desobstrução de aproximação

Perto do aeródromo de destino, o controlador de aproximação faz aterrar os aviões o um após os outros. Quando acaba a volta de um avião de apresentar-se na frente da pista para pôr-se, o controlador emite-lhe uma desobstrução de aproximação, compreendendo o número da pista a utilizar e o tipo de meio a utilizar. Esta desobstrução significa que pode efetuar a sua aproximação em qualquer segurança, que é espaçado suficientemente do tráfego precedente. Se as mínimas requeridas para esta aproximação não forem atingidos, deverá entregar os gases. O controlo pode autorizar à aproximação até às mínimas, é ao piloto considerar se, estes à mínimas, tem as condições suficientes para prosseguir ou não.

"Autorizada aproximação VOR ILS segue vinte duas"

Desobstruções complementares

Das desobstruções complementares pode ser emitida em apenas certas condições. O seu objetivo é acelerar o tráfego, quando as condições meteorologia permitem as aeronaves efetivamente de ver o seu ambiente e as outras aeronaves.

Desobstrução de aproximação à vista

Esta desobstrução complementar permite à uma aeronave de não efetuar a aproximação aos instrumentos publicada para pôr-se sobre aeródromo, e apresentar-se para a aterragem por determinar à posição visual ao solo. As condições seguintes devem ser reunidas:

- O piloto vê o aeródromo
- O piloto pode guardar o contacto com o solo
- O piloto julga que a visibilidade e o tecto permitem uma aproximação à vista e considera a aterragem possível.

- De noite, o tecto não é inferior altitude à mínima de sector ou, o caso vencível, a altitude da trajetória de reunião emprestado.
- Em espaço aéreo controlado, o piloto recebeu uma desobstrução de aproximação à vista.
- O piloto respeita eventuais as instruções específicas limpas à aproximação à vista sobre o aeródromo considerado e as restrições de evolução para a pista emitida pelo organismo do controlo da navegação aérea.

Um piloto pode executar uma abordagem à vista mesma em ausência de procedimento aos instrumentos. Quando executa uma abordagem à vista, a aeronave continua a beneficiar dos serviços da circulação aérea que corresponde à classe de espaço na qual evolui.

Desobstrução de separação à vista

Uma desobstrução de separação à vista permite à uma aeronave de livrar-se dos espaçamentos regulamentarias no que diz respeito só um outra aeronave controlada e assegurar visualmente a sua própria separação em relação a este.

Uma desobstrução de separação à vista não pode ser pedido ou aceite pelo piloto da aeronave que deve manter a separação à vista que se as condições seguintes forem preenchidas:

- Vê a outra aeronave
- e
- Pode guardá-lo à vista durante toda a parte do vôo onde os espaçamentos mais não serão assegurados pelo organismo da circulação aérea, ou enquanto o cruzamento ou a superação não será efetivo.

Quando beneficia de uma desobstrução de separação à vista, o piloto deve manobrar de maneira evitar qualquer incidente devido à turbulência de esteira, não criando perigo com a sua própria turbulência de esteira, e tendo em conta a turbulência de esteira da outra aeronave.

Desobstrução VMC

Após tê-lo pedido, uma aeronave em vôo IFR que evolui de dia em VMC pode receber uma desobstrução complementar designada "desobstrução VMC". Tal desobstrução permite-lhe prosseguir o seu vôo em VMC livrando-se dos espaçamentos regulamentares assegurando ao mesmo tempo visualmente a sua própria separação parafuso a parafusos de todas as outras aeronaves em vôo IFR. Pode igualmente permitir-lhe livrar-se das trajetórias pré-estabelecidas.

Uma desobstrução VMC:

- vale apenas para uma parte determinada do vôo;
- pode ser emitido apenas dentro de um espaço aéreo controlado de classe D ou E;
- não pode ser emitido à uma aeronave para efetuar um procedimento de aproximação.

Quando uma aeronave recebeu uma desobstrução VMC, deve:

- informar o organismo adequado da circulação aérea a partir que observa um agravamento das condições meteorológicas susceptíveis de impedi-lo prosseguir o seu vôo em VMC;
- obter uma desobstrução complementar antes de voar em IMC.

Quando beneficia de uma desobstrução VMC, o piloto deve manobrar de forma a evitar qualquer incidente devido à turbulência de esteira:

- não criando perigo devido à sua própria turbulência de esteira;
- tendo em conta a turbulência de esteira das outras aeronaves.

0380



© Direction Générale de l'Aviation Civile

Tradução em português:

Comandante Jean-Claude Pistoressi 'Mangueira'
Piloto instrutor privado – Air Languedoc (França)