

# Declaração de Emergência



**Segundo informações do BAIST – Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Infraestrutura Aeroportuária tem sido registrado nos aeroportos brasileiros, ocorrências de emergências aeronáuticas, em que os pilotos não declaram condição de urgência ou emergência, apenas solicitando apoio de solo à torre de controle, para que os bombeiros permaneçam em stand-by, gerando grande dilema ao Controlador de Tráfego.**

## Emergência / Urgência

Conceituamos como situação de Emergência ou de socorro aquela em que a condição da aeronave, das pessoas a bordo ou das pessoas no solo estão em perigo iminente por qualquer razão, sendo o acidente inevitável ou já consumado. Nesse caso, deve-se utilizar a expressão **MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**, seguida do órgão ATC (se as circunstâncias permitirem), identificação da aeronave, natureza da emergência, intenções do piloto em comando, posição atual, nível de voo ou altitude e, se pertinente, o rumo. Deve-se também alocar no transponder o código 7700.

Já a condição de Urgência é aquela que impede a continuação do voo utilizando procedimentos normais, mas que a condição da aeronave ou das pessoas a bordo não está exposta a perigo iminente. Nesse caso, utiliza-se a expressão **PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN**, seguida do órgão ATC (se as circunstâncias permitirem), identificação da aeronave, natureza da urgência, intenções do piloto em comando, posição atual, nível de voo ou altitude e, se pertinente, rumo.

*Caso não seja possível estabelecer contato com o órgão ATC pertinente a rota voada, utilizar a frequência 121.5.*

## Como devo agir?

Desde o início da formação, os pilotos são orientados a responder situações de emergência ou urgência priorizando a seguinte sequência:

1. Voar
2. Navegar
3. Comunicar

O que tem sido observado é um receio por parte dos pilotos na comunicação em declarar a situação anormal em que se encontram, quando em emergência ou urgência, por falta de conhecimento sobre o resultado gerado por essa declaração e o medo de perder seu certificado médico, algo que não condiz com a regulamentação.

## O que a regulamentação diz?

Conforme item 67.17 do RBAC 67:

*(a) Um CMA vigente será suspenso por qualquer uma das seguintes razões:*

*(1) quando o seu detentor tomar parte em acidente ou incidente aeronáutico grave, exceto mediante laudo médico que justifique a não aplicação da suspensão nos termos do parágrafo 67.105(d) ou 67.145(d);*

*(2) quando o seu detentor, ou qualquer um especificado pelo parágrafo 67.15(d) deste Regulamento, informar e for ratificada a ocorrência de uma diminuição de aptidão psicofísica.*

O regulamento deixa claro que a suspensão de um CMA se dá quando houver um acidente ou incidente grave, algo que pode ocorrer mesmo que um estado de emergência/urgência não tenha sido declarado anteriormente pelo piloto em comando durante o voo.

Uma *runway excursion*, por exemplo, pode ocorrer após um pouso normal, devido a uma aproximação não estabilizada, causando um acidente ou incidente grave, o que levará a suspensão do CMA sem que qualquer declaração de emergência/urgência tenha sido realizada.

Já um piloto que se encontre com formação de gelo no carburador, e após a perda de potência, declare a condição de urgência para o controle de tráfego, solicitando então prioridade para mudança de nível, depois de solucionado o problema e retomada a operação normal do motor, poderá seguir o voo em condições normais e seu CMA não será suspenso, pois não houve um acidente ou incidente em consequência do ocorrido.

**Logo, se após a declaração de emergência/urgência, o pouso ocorrer normalmente e o evento não for caracterizado como um acidente ou incidente grave, não haverá suspensão do CMA.**

### **Importância de se declarar emergência**

Uma vez declarada de forma clara e padronizada pelo piloto a condição de urgência/emergência, todas as ações por parte do órgão ATC serão voltadas para prover o total suporte de modo que seja possível um pouso com segurança. Essas ações podem incluir desvio de tráfegos próximos a aeronave em emergência/urgência; reserva de pista; e acionamento dos serviços de emergência do aeródromo. Quaisquer dúvidas em relação a condição de emergência/urgência acarretam em possíveis atrasos por parte do ATC em prover o apoio necessário.

### **Cancelamento de uma emergência**

De acordo com o item 91.3 (a) do RBAC 91, o piloto em comando possui autoridade final e responsabilidade pela operação e pela segurança de voo. Logo, caso ele julgue que uma pane fora sanada e não é mais necessária uma prioridade por parte do ATC, é possível cancelar a emergência.

De acordo com o item 2.17 da MCA 100-16, uma autorização previamente concebida pode ser cancelada utilizando a palavra CANCELE. De tal forma, o piloto deve utilizar esse termo para cancelar sua notificação de emergência.

### **Emergência por Combustível X Combustível Mínimo**

Caracteriza-se como uma situação de combustível mínimo aquela na qual as opções de aeródromos planejados foram reduzidas a um aeródromo específico para pouso e qualquer mudança

na autorização existente resultará em um pouso com o Combustível de Reserva Final abaixo do planejado. **Não é uma situação de emergência**, mas uma indicação de que uma emergência pode ocorrer caso atrasos adicionais ocorram. Por isso, nesse caso, o controlador deverá informar sobre quaisquer atrasos previstos.

Uma situação de Emergência por Combustível é aquela na qual a quantidade de combustível calculado para o momento do pouso, **no aeródromo mais próximo no qual um pouso seguro é possível**, será abaixo da Reserva Final. **Trata-se de uma situação de emergência e será tratada como prioridade pelo órgão ATC.** A expressão “Mayday Combustível” deve ser utilizada para expressar a natureza da emergência.

**Por ser considerado um incidente grave, uma emergência por combustível assim como outras ocorrências listadas no Anexo A da NSCA 3-13 poderão acarretar na suspensão do CMA, nesse caso, mesmo se o pouso ocorrer normalmente.**

### **Conclusão**

Declarar a condição de Emergência ou Urgência é de suma importância para que o piloto receba total apoio do controle de tráfego aéreo, assim como permite que um melhor gerenciamento da situação seja executado, podendo, inclusive, evitar que um acidente ou incidente venha a ocorrer.

A suspensão do CMA não está atrelada à comunicação entre o piloto e o controle de tráfego, e sim ao resultado do gerenciamento do estado indesejado que a aeronave se encontra quando em condição anormal.

### **Referências:**

ICA 100-37 – Serviços de Tráfego Aéreo

MCA 100-16 – Fraseologia de Tráfego Aéreo

NSCA 3-13 – Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro

RBAC 67 – Requisitos para a Concessão de Certificados Médicos Aeronáuticos

RBAC 91 – Requisitos Gerais de Operação para Aeronaves Civis