

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-41

AERÓDROMOS COORDENADOS

2016

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-41

AERÓDROMOS COORDENADOS

2016



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 41/DGCEA, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2016.

Aprova a edição da ICA 100-41,
Instrução que trata dos “Aeródromos
Coordenados”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da ICA 100-41 “Aeródromos Coordenados”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 27, de 19 de fevereiro de 2016)

SUMÁRIO

PREFÁCIO	7
1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS	10
2.1 <u>DEFINIÇÕES</u>	10
2.2 <u>ABREVIATURAS</u>	15
3 REGRAS GERAIS	17
3.1 <u>DECLARAÇÃO DE UM AERÓDROMO COORDENADO</u>	17
3.2 <u>CAPACIDADE</u>	18
3.3 <u>PERÍODO DE VALIDADE DO SLOT ATC</u>	18
3.4 <u>AERONAVES NÃO SUJEITAS À OBTENÇÃO DE SLOT ATC</u>	18
3.5 <u>REGRAS ESPECÍFICAS PARA O DESLOCAMENTO DE AERONAVES DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR, ENVOLVENDO AERÓDROMOS COORDENADOS</u>	19
3.6 <u>REGRAS ESPECÍFICAS PARA O DESLOCAMENTO DE AERONAVES QUE EFETUAM SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS, ESPECIALIZADOS PÚBLICOS E TÁXI AÉREO, ENVOLVENDO AERÓDROMOS COORDENADOS</u>	20
3.7 <u>DESLOCAMENTO ENTRE AERÓDROMOS COORDENADOS</u>	24
3.8 <u>APRESENTAÇÃO DO PLANO DE VOO</u>	26
4 ATRIBUIÇÕES	28
4.1 <u>ATRIBUIÇÕES DO CGNA</u>	28
4.2 <u>ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMOS COORDENADOS</u>	28
4.3 <u>ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMOS NÃO COORDENADOS</u>	29
4.4 <u>ATRIBUIÇÕES DO ACC</u>	29
4.5 <u>ATRIBUIÇÕES DO APP</u>	30
4.6 <u>ATRIBUIÇÕES DA FMC</u>	30
4.7 <u>ATRIBUIÇÕES DA TWR DO AEROPORTO COORDENADO</u>	30
4.8 <u>ATRIBUIÇÕES DAS EMPRESAS DE LINHAS AÉREAS</u>	30
4.9 <u>ATRIBUIÇÕES DOS OPERADORES OU EXPLORADORES DE AERONAVES QUE EFETUAM SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS, ESPECIALIZADOS PÚBLICOS E TÁXI AÉREO</u>	31
5 DISPOSIÇÕES FINAIS	32

PREFÁCIO

A edição desta Instrução visa tratar sobre regras gerais para operações de pouso e decolagem em aeródromos coordenados e definir as atribuições operacionais dos envolvidos

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente publicação tem por finalidade estabelecer regras gerais para operações de pouso e decolagem em aeródromos coordenados e definir atribuições operacionais aos envolvidos.

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes nesta Instrução aplicam-se, naquilo que lhes couber, aos Órgãos e Setores do SISCEAB e aos operadores ou exploradores de aeronaves que pretendam realizar operações de pouso e/ou decolagem em aeródromos classificados como coordenados.

2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1 DEFINIÇÕES

Quando os termos relacionados abaixo forem usados neste documento, terão os seguintes significados:

2.1.1 AEROPORTOS

Aeropostos são aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2.1.2 AERÓDROMO

Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Podem ser classificados em civis (quando destinados ao uso de aeronaves civis) e militares (quando destinados ao uso de aeronaves militares). Os aeródromos civis podem ser subdivididos em Públicos e Privados.

2.1.3 AERÓDROMO COORDENADO

Aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos é superior a sua capacidade declarada e/ou praticada (de pista, ou pátio de estacionamento, ou terminal de passageiros/carga, ou do ATS), tendo, portanto, todas as suas operações de pouso e/ou decolagem condicionadas à obtenção de SLOT ATC.

2.1.4 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL A

Aeródromo coordenado nível A é aquele cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada da pista, sendo, portanto, necessária à obtenção de SLOT ATC para realizar operações de pouso e decolagem. Para esse nível de coordenação, as aeronaves de asa rotativa em voo VFR, ou seja, quando se pretende que o voo seja conduzido totalmente VFR, estarão dispensadas da obrigatoriedade de alocar SLOT ATC para suas operações.

2.1.5 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL B

Aeródromo coordenado nível B é aquele cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada do pátio de estacionamento de aeronaves, ou do terminal de passageiros e/ou carga, sendo, portanto, necessário SLOT ATC para realizar operações somente de pouso. Dependendo da infraestrutura disponível nos aeródromos coordenados de nível B, as aeronaves de asa rotativa poderão ser dispensadas da obtenção do SLOT ATC, somente no caso em que suas operações não causem impactos no pátio de estacionamento.

2.1.6 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL C

Aeródromo coordenado nível C é aquele cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade de prestação do ATS, em função do congestionamento da frequência da Torre de Controle de Aeródromo ou saturação de setores do espaço aéreo, sendo, portanto, necessária a obtenção de SLOT ATC para realizar operações de pouso e decolagem, inclusive para as aeronaves de asa rotativa.

2.1.7 AERÓDROMO DE INTERESSE

São aeroportos considerados relevantes para a aviação civil, definidos em Portaria específica da ANAC.

2.1.8 AERÓDROMO MONITORADO

Aeródromo cuja previsão de demanda tende a ultrapassar 80% da capacidade declarada. Dependendo do pico da demanda, o aeródromo monitorado poderá ser declarado como coordenado.

2.1.9 CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

Medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), podendo envolver: pessoas, aeronaves, bagagens ou carga.

2.1.10 CAPACIDADE DE SETOR ATC DECLARADA

Número de aeronaves dentro de uma porção específica do espaço aéreo, em um dado período de tempo, levando-se em conta as condições meteorológicas, a configuração do órgão ATC, o efetivo operacional e os equipamentos disponíveis, bem como quaisquer outros fatores que possam afetar a carga de trabalho do controlador responsável pelo espaço aéreo. Representa a medida da habilidade do sistema ATC ou de qualquer de seus subsistemas (exemplo: posições operacionais etc.) de prover serviço às aeronaves durante atividades normais.

NOTA: Esse número é uma referência considerada como fator de planejamento para o ATFM.

2.1.11 CAPACIDADE DECLARADA

Valor atribuído à capacidade aeroportuária ou a um setor ATC, determinado pela autoridade competente, levando-se em consideração, respectivamente, as infraestruturas aeroportuárias instaladas e a carga de trabalho do ATCO.

2.1.12 CAPACIDADE PRATICADA

Valor atribuído à capacidade de um aeródromo ou de um setor ATC em função da disponibilidade de elementos de suas infraestruturas instaladas, condições meteorológicas, pessoal disponível nos órgãos ATC, bem como quaisquer outros fatores que possam impactar no valor da capacidade declarada.

2.1.13 CAPACIDADE TEÓRICA DE PISTA

É a capacidade do sistema de pistas de um aeródromo, calculada para um intervalo de 60 minutos, em função do tempo médio de ocupação de pista, acrescido da separação regulamentar entre aeronaves prevista em legislações, bem como das normas e procedimentos específicos aplicáveis às operações aéreas da localidade considerada.

2.1.14 DEMANDA DE TRÁFEGO AÉREO

É o número de aeronaves que requisitam os serviços do sistema ATM em um dado período de tempo.

2.1.15 DESBALANCEAMENTO

Situação em que a demanda de tráfego aéreo é superior à capacidade declarada e/ou praticada, em um determinado intervalo de tempo.

2.1.16 EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES

São empresas responsáveis pelo apoio às aeronaves nos aeroportos.

2.1.17 MEDIDAS DE GERENCIAMENTO DE FLUXO DE TRÁFEGO AÉREO

São ações estabelecidas por meio de decisão colaborativa, envolvendo CGNA, autoridades aeroportuárias, órgãos ATS e exploradores/operadores, a serem aplicadas em situações de desbalanceamento.

2.1.18 OPERAÇÕES AÉREAS DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL

As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transporte de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras, e outras operações autorizadas pela ANAC.

2.1.19 OPERAÇÃO TÁTICA DO ATFM

Tendo como referência o horário das operações aéreas correntes, a operação tática do ATFM inicia-se, normalmente, com antecedência de seis horas, acompanhando cada voo até o seu encerramento.

2.1.20 OPERADOR OU EXPLORADOR DE AERONAVE

Considera-se operador ou explorador de aeronaves:

- a) A pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;
- b) O proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;
- c) O fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;
- d) O arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

2.1.21 SATURAÇÃO

Situação em que a demanda de tráfego aéreo está acima da capacidade declarada ou praticada.

2.1.22 SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS PÚBLICOS

Os serviços aéreos especializados públicos abrangem as atividades aéreas de:

- a) Aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;
- b) Prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;
- c) Publicidade aérea de qualquer natureza;
- d) Fomento ou proteção da agricultura em geral;
- e) Saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
- f) Instrução;
- g) Provocação artificial de chuvas ou modificação de clima; e
- h) Qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

2.1.23 SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS

Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador, compreendendo as atividades aéreas de:

- a) Recreio ou desportivas;
- b) Transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave; e
- c) Serviços aéreos especializados, desde que realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

2.1.24 SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

2.1.25 SERVIÇOS DE TÁXI AÉREO

É o transporte aéreo público não regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário, percurso ou escala, compreendendo as seguintes operações:

- a) Transporte de passageiros: operação realizada em aeronave de até 30 passageiros, em que o horário local de partida, local de destino e preço são, especificamente, negociados com o usuário ou com seu representante;
- b) Transporte de cargas: operação realizada em aeronaves com capacidade máxima de carga de 3400 kg;
- c) Transporte de enfermos: é o transporte de paciente, em aeronave homologada para transporte de enfermos, dotada de equipamentos médicos, fixos ou removíveis, com suporte médico necessário ao atendimento a ser prestado durante o voo por profissionais da saúde, incluindo o deslocamento para o local de atuação, realizado por empresas de táxi-aéreo, dentro de

requisitos previstos em regulamentação específica da ANAC e do Conselho Federal de Medicina;

- d) Voo panorâmico: consiste em voo no qual são transportados passageiros e que começa e termina, sem pouso intermediário, no aeródromo sede de operações da empresa;
- e) Ligações aéreas sistemáticas: operações realizadas por empresas de táxi-aéreo, com origem e destino em território brasileiro, ligando duas ou mais localidades não servidas por linhas aéreas regulares, com frequência mínima de uma ligação semanal;
- f) Lançamento de paraquedista: é considerado transporte de passageiros com características especiais. A realização deste tipo de operação requer habilitação específica para pilotos e aeronave apropriada; e
- g) Transporte “on-shore” e “off-shore”: consiste no transporte aéreo de funcionários de empresas exploradoras de petróleo, situadas no continente ou no litoral.

2.1.26 SLOT DE AEROPORTO

É o horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um aeroporto coordenado ou de interesse, sendo que, para efeitos de planejamento, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

2.1.27 SLOT ATC

Horário definido para que uma aeronave efetue a passagem sobre um Fixo de Posição ou uma operação de pouso ou decolagem.

NOTA: Considerando acordo entre o DECEA e a ANAC, para efeito de planejamento, os SLOT ATC de decolagem e pouso serão considerados respectivamente o horário caracterizado pelo descalço e calço.

2.1.28 SLOT ATC DE OPORTUNIDADE

Horário destinado à operação de pouso ou decolagem de uma aeronave, em razão do aproveitamento de um SLOT ATC previamente alocado e não utilizado.

2.1.29 VOO CHARTER

É o voo comercial, realizado por empresa de transporte aéreo regular, não incluído em HOTRAN, planejado com certa antecedência, para transporte de passageiros ou carga.

2.1.30 VOO DE FRETAMENTO

Serviço de transporte aéreo não regular, previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, executado para atender a um contrato de transporte firmado entre uma empresa de transporte aéreo regular e uma pessoa física ou jurídica, e compreendendo a capacidade total da aeronave, sem, portanto, transportar passageiros e/ou cargas estranhos ao afretador,

sendo vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, quer seja através da empresa aérea, quer seja através de intermediários.

2.1.31 VOO DE INSTRUÇÃO

É o voo de treinamento realizado por aeronave matriculada na categoria “instrução”, praticado por aeroclubes, escolas civis de aviação e outras entidades aerodesportivas, desde que devidamente credenciada pela ANAC, ou, ainda, o voo de aptidão técnica de tripulação quando não transportando passageiro ou carga.

2.1.32 VOO DE RETORNO

É o voo realizado pelas empresas de transporte aéreo regular para o regresso ao ponto de partida ou de prosseguimento para o aeródromo alternativo, autorizado por motivo de ordem técnica ou meteorológica.

2.1.33 VOO DE SERVIÇO

É o voo não remunerado, de interesse exclusivo da empresa de transporte aéreo regular, realizado para traslado de aeronave, socorro, inspeção, fiscalização ou transporte de funcionários ou convidados, para atender às programações especiais da empresa.

2.1.34 VOO EXTRA

Voo não regular, realizado eventualmente por empresas de transporte aéreo regular, para atender a excessos esporádicos de demanda em voo regular, ou então para atender a uma demanda específica, envolvendo a ligação de localidades não servidas por linha aérea regular.

2.1.35 VOO REGULAR

É a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizada por um número, através do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, linha, equipamento e frequência, previstos em HOTRAN.

2.2 ABREVIATURAS

ACC	– Centro de Controle de Área;
AIS	– Serviço de Informações Aeronáuticas;
ANAC	– Agência Nacional de Aviação Civil;
APP	– Controle de Aproximação;
ATC	– Controle de Tráfego Aéreo;
ATCO	– Controlador de Tráfego Aéreo;
ATFM	– Serviço de Gerenciamento de Fluxo do Tráfego Aéreo;
ATS	– Serviço de Tráfego Aéreo;
AVANAC	– Autorização de Voo da Agência Nacional de Aviação Civil;
AVOEM	– Autorização de Voo de Estado-Maior da Aeronáutica;

AVOMD	– Autorização de Voo do Ministério da Defesa;
CA	– Certificado de Aeronavegabilidade;
CGNA	– Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea;
CIS	– Central Integrada de SLOT do CGNA;
CNL	– Mensagem ATS de Cancelamento;
CHG	– Mensagem ATS de Modificação;
DLA	– Mensagem ATS de Atraso;
DCC	– Célula de Decisão e Coordenação;
DECEA	– Departamento de Controle do Espaço Aéreo;
EET	– Tempo Estimado em Rota;
EOBT	– Horário Estimado de Calços Fora;
FMC	– Célula de Gerenciamento de Fluxo;
FPL	– Plano de Voo Apresentado;
HOTRAN	– Horário de Transporte;
ICA	– Instrução do Comando da Aeronáutica;
OPT	– Oportunidade;
PVC	– Plano de Voo Completo;
PVS	– Plano de Voo Simplificado;
RIAM	– Relatório de Inspeção Anual de Manutenção;
RPL	– Plano de Voo Repetitivo;
SAR	– Serviço de Busca e Salvamento;
SIAVANAC	– Sistema de Emissão e Controle de Autorização de Voo da ANAC;
SIGMA	– Sistema Integrado de Gestão dos Movimentos Aéreos;
SISCEAB	– Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro;
TWR	– Torre de Controle de Aeródromo;
VFR	– Regra de Voo Visual.

3 REGRAS GERAIS

3.1 DECLARAÇÃO DE UM AERÓDROMO COORDENADO

3.1.1 Nos casos em que o nível de saturação de determinado aeródromo público comprometa a utilização de um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio, terminal ou ATS), seja em determinadas horas do dia, dias da semana ou períodos do ano, a ANAC poderá declará-lo coordenado, nos termos da legislação em vigor.

3.1.2 A declaração de um aeródromo público coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:

- a) As limitações de capacidade sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem solução do problema em curto prazo;
- b) For identificado comportamento por parte das empresas de transporte aéreo, do operador do aeroporto ou do CGNA que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária;
- c) Situação emergencial;
- d) Caso fortuito ou força maior; ou
- e) Interesse público.

3.1.3 A declaração de um aeródromo público coordenado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

NOTA: O aeródromo público, na qualidade de coordenado, não poderá ser utilizado como aeródromo alternativa pós-decolagem, rota ou destino, excetuando situações emergenciais.

3.1.4 A declaração de um aeródromo público coordenado deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades, exceto pelos motivos mencionados nas letras “c”, “d” e “e” do item 3.1.2.

3.1.5 A declaração de um aeródromo público coordenado poderá ser motivada pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

- a) Das empresas de transporte aéreo que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- b) Do operador do aeroporto; ou
- c) Do CGNA.

3.1.6 Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.

3.1.7 Após o ato da Diretoria da ANAC declarando o aeródromo público como coordenado e baseado nos critérios de coordenação e no componente aeroportuário crítico afetado, o CGNA emitirá um NOTAM e disponibilizará os SLOT ATC no sistema pela CIS no prazo de 7 dias.

3.1.8 Em se tratando de aeródromo privado, sua coordenação caberá ao CGNA por solicitação do seu operador, ou quando as operações comprometerem o ATC.

3.1.9 As informações inerentes à declaração de um aeródromo privado como coordenado serão divulgadas por meio de NOTAM, a ser emitido pelo CGNA, contendo os critérios da coordenação, seus períodos e prazos, tempo de permanência no pátio e telefones de contato.

3.2 CAPACIDADE

3.2.1 As capacidades dos componentes aeroportuários são determinadas por cada autoridade competente, levando-se em consideração as infraestruturas aeroportuárias instaladas. Assim, cabe ao DECEA, por meio do CGNA, a declaração da capacidade do componente pista, enquanto ao operador do aeroporto cabe a declaração das capacidades dos componentes pátio e terminal. Por fim, caberá a ANAC publicar as capacidades dos aeroportos coordenados, conforme prazos definidos no seu calendário de atividades.

3.2.2 Valores das capacidades dos componentes aeroportuários poderão ser alterados em função de eventuais degradações, inoperâncias ou indisponibilidades de elementos da infraestrutura. Esses valores deverão ser praticados até que a causa da degradação seja removida.

3.3 PERÍODO DE VALIDADE DO SLOT ATC

3.3.1 O período de validade de um SLOT ATC está compreendido entre 30 minutos antes até 30 minutos após o horário alocado, exceto nos casos em que as operações de pouso ou decolagem sejam atrasadas pelos seguintes motivos: condições meteorológicas adversas; interrupção na prestação do ATS; interdição ou impraticabilidade da infraestrutura aeroportuária; e aplicação de medidas de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo.

3.3.2 A aeronave que descumprir o período acima especificado terá sua matrícula encaminhada à ANAC para aplicação das sanções previstas.

3.4 AERONAVES NÃO SUJEITAS À OBTENÇÃO DE SLOT ATC

3.4.1 Não estão sujeitas à obtenção de SLOT ATC as aeronaves:

- a) Em emergência;
- b) Em missão de defesa aeroespacial;
- c) Militares das Forças Armadas;
- d) De operações aéreas de segurança pública e/ou defesa civil;
- e) Transportando ou destinada a transportar enfermo ou lesionado em estado grave (ambulância em operação aeromédica, conforme legislação específica), que necessite de assistência médica urgente, ou transportando órgãos vitais para transplante humano;
- f) Em missão SAR;
- g) Em missão de Inspeção em Voo;
- h) Transportando Chefes de Estado ou de Governo; e
- i) Transportando Governador de Unidade Federativa brasileira.

NOTA: Na fase da operação tática do ATFM e mediante coordenação com a autoridade aeroportuária, o CGNA poderá isentar outros tipos de voo da obrigatoriedade do SLOT ATC.

3.4.2 Deverá constar no Item 18 do PVC ou PVS a informação STS/ATFMX, caso a aeronave esteja realizando um dos serviços declarados no item 3.4.1, não isentando a declaração das demais informações no item 18 (STS/ e RMK/) referentes a cada operação acima a ser realizada.

3.4.3 Poderão ser isentadas as aeronaves baseadas em aeródromos coordenados categoria B, ou seja, aquelas que possuam hangar próprio e, dessa forma, não necessitam permanecer no pátio de estacionamento. A isenção ocorrerá mediante coordenação dos operadores e exploradores das aeronaves com o Centro de Operações Aeroportuárias do aeródromo coordenado ou, na ausência deste, outro setor responsável pela coordenação do pátio no aeródromo. Após esta coordenação, o Centro de Operações Aeroportuárias informará a CIS do CGNA através do “e-mail” centralslotsuporte@cgna.gov.br.

NOTA: O acordo poderá ser suspenso pelo CGNA quando for identificado que a referida isenção está refletindo em saturação do pátio.

3.5 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O DESLOCAMENTO DE AERONAVES DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR ENVOLVENDO AERÓDROMOS COORDENADOS

3.5.1 Quando um aeródromo for declarado coordenado, os voos regulares terão seus SLOT ATC alocados para operações de pouso e decolagem, conforme nível de coordenação, na CIS do CGNA, iguais aos horários previstos em HOTRAN.

NOTA: Em alguns casos, a alocação poderá ser diferente do HOTRAN aprovado pela ANAC, de forma a obedecer à regra de alocação minuto a minuto.

3.5.2 Os voos “charters”, de fretamento e extras terão seus SLOT ATC alocados para operações de pouso e decolagem, conforme nível de coordenação, na CIS do CGNA, de acordo com a aprovação dos horários pelo Sistema SIAVANAC da ANAC.

3.5.3 Os voos não regulares de serviço, de retorno, experiência, ou aqueles necessários durante a fase da operação tática do ATFM, terão seus SLOT ATC alocados para operações de pouso e decolagem, conforme nível de coordenação, na CIS do CGNA, após coordenação com a administração aeroportuária e órgãos de controle de tráfego aéreo, com vistas a disponibilizar a infraestrutura necessária. Para isso, os pedidos deverão ser encaminhados à DCC do CGNA com, no mínimo, seis horas de antecedência do horário pretendido para a realização do voo. Estas solicitações ficarão condicionadas à disponibilidade de SLOT ATC.

3.5.4 Especificamente nos aeródromos coordenados de partida, cujo nível de coordenação exija SLOT ATC de decolagem, os voos regulares que não constam na edição de RPL correspondente, mas que possuam HOTRAN, bem como os voos não regulares, deverão apresentar os respectivos PVC ou PVS, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de decolagem na CIS do CGNA.

3.5.5 Especificamente nos aeródromos coordenados de destino, cujo nível de coordenação exija SLOT ATC de pouso, os voos regulares que não constam na edição de RPL correspondente, mas que possuam HOTRAN, bem como os voos não regulares, deverão apresentar os respectivos PVC ou PVS, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de

45 minutos da EOBT. Também deverá ser cumprida a obrigatoriedade de que o plano de voo seja apresentado com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de pouso, com o objetivo de monitorar a utilização dos SLOT ATC alocados e sua possível reutilização.

3.5.6 Deverá ser declarado no campo 16 (EET) do PVC ou PVS o tempo necessário para que seja respeitado o período de vigência do SLOT ATC de pouso alocado.

3.5.7 Os PVC ou PVS e as respectivas mensagens ATS de atualização (CHG e DLA), quando houver, somente serão recebidos e processados nas Salas AIS se os respectivos voos e horários estiverem relacionados no Sistema de SLOT da CIS.

3.5.8 Os voos que não cumprirem os prazos contidos nos itens 3.5.4 e 3.5.5 perderão a respectiva alocação, sendo os SLOT ATC reaproveitados como SLOT ATC de oportunidade.

3.5.9 Os voos regulares e não regulares, que já apresentaram as respectivas intenções de voo (RPL ou FPL) e tenham conhecimento da necessidade de modificações que reflitam em modificações no horário alocado no SLOT ATC, deverão providenciar um novo SLOT ATC junto à CIS, antes da apresentação da mensagem ATS de modificação (CHG) ou atraso (DLA) do plano na Sala AIS.

3.5.10 Os voos regulares e não regulares, que já apresentaram as respectivas intenções de voo (RPL ou FPL) e tenham conhecimento do seu cancelamento, deverão providenciar a liberação do SLOT ATC junto à CIS, com, no mínimo, quatro horas de antecedência do horário alocado, de forma que sejam reaproveitados por outros usuários.

3.5.11 Os voos regulares e não regulares, que já apresentaram as respectivas intenções de voo (RPL ou FPL) e tenham conhecimento do seu cancelamento no prazo inferior a quatro horas e superior a 1h30min do horário alocado no SLOT ATC, deverão providenciar a liberação do SLOT ATC junto à CIS. Esses SLOT ATC liberados serão disponibilizados aos usuários como SLOT ATC de oportunidade.

NOTA: O cancelamento do SLOT ATC não desobriga da apresentação da mensagem ATS de cancelamento do plano (CNL) na Sala AIS.

3.6 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O DESLOCAMENTO DE AERONAVES QUE EFETUAM SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS, ESPECIALIZADOS PÚBLICOS E TÁXI-AÉREO ENVOLVENDO AERÓDROMOS COORDENADOS

3.6.1 A alocação do SLOT ATC deverá ser realizada no Sistema de SLOT da CIS do CGNA, nos horários reservados à operação desses segmentos da aviação, sendo o atendimento confirmado pelo recebimento de um código alfanumérico, que deverá ser incluído no campo 18 (dezoito) do PVC ou PVS. Exemplo: RMK/CLR SPP10965619.

3.6.2 Em alguns aeródromos, o código do SLOT ATC será distribuído especificamente para cada pista em operação. Exemplo: SPP1065619 significa que a letra “P”, após SP, é um SLOT ATC da pista principal de Congonhas; SPA1065620 significa que a letra “A”, após SP, é um SLOT ATC da pista auxiliar de Congonhas.

NOTA: Nos casos acima, os operadores ou exploradores de aeronaves, durante a operação de pouso ou decolagem, não poderão solicitar mudança de pista, alegando falta de performance da aeronave. Para a troca, deverão verificar a disponibilidade de SLOT

ATC de oportunidade, conforme instrução contida neste documento. No caso de descumprimento, a matrícula, juntamente com o nome do operador ou explorador, será encaminhada à ANAC para aplicação das sanções previstas.

3.6.3 Os operadores ou exploradores de aeronaves deverão providenciar o seu cadastramento no Sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA e encaminhar para o “e-mail” centralslotsuporte@cgna.gov.br cópias dos CA das suas aeronaves de matrículas nacionais registradas no RAB, bem como a relação de códigos ANAC dos pilotos e despachantes operacionais de voo autorizados a alocar SLOT ATC para essas aeronaves.

3.6.4 Os pilotos e despachantes operacionais de voo que necessitarem alocar SLOT ATC deverão providenciar o seu cadastramento no Sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA e encaminhar à CIS do CGNA, pelo “email” centralslotsuporte@cgna.gov.br, cópias do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido.

3.6.5 Os pilotos e despachantes operacionais de voos cadastrados deverão estar associados a um operador ou explorador.

NOTA: Nos casos em que o mesmo piloto ou despachante operacional de voo opere com mais de um operador ou explorador, estes serão cadastrados individualmente, recebendo um “login” de acesso para cada operador ou explorador cadastrado.

3.6.6 Para a alocação de matrículas estrangeiras, os operadores ou exploradores de aeronaves estrangeiras deverão providenciar, da mesma forma, o seu cadastramento no Sistema, encaminhando à CIS as respectivas autorizações de voo da ANAC (AVANAC).

3.6.7 Para a alocação de aeronaves de matrículas estrangeiras, serão permitidos acordos entre operadores ou exploradores nacionais e estrangeiros, contudo não serão autorizadas permutas entre matrículas nacionais e estrangeiras previamente alocadas, visando evitar a reserva de SLOT ATC.

3.6.8 O Sistema da CIS não permitirá a alocação se a aeronave, no horário pretendido, estiver voando.

3.6.9 O SLOT ATC não integra o patrimônio do operador ou explorador da aeronave e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária ou do espaço aéreo, sendo vedada a sua comercialização ou cessão, gratuita ou onerosa.

NOTA: Será considerada infração a comercialização de SLOT ATC. As matrículas, os códigos ANAC dos pilotos, ou despachantes operacionais de voo, responsáveis pela alocação e os nomes dos operadores ou exploradores das aeronaves envolvidas, serão encaminhados à ANAC para aplicação das sanções previstas.

3.6.10 Não será permitida a alteração do horário do SLOT ATC. O operador ou explorador da aeronave que pretende alterar o horário da operação de pouso ou decolagem deverá cancelar a alocação anterior e conseguir outro SLOT ATC para o novo horário pretendido.

3.6.11 Os aeródromos de partida e destino poderão ser alterados. No entanto, para um SLOT ATC de decolagem só poderá ser alterado o aeródromo de destino e para um SLOT ATC de pouso só poderá ser alterado o aeródromo de partida.

3.6.12 A matrícula da aeronave poderá ser alterada, desde que a aeronave substituta esteja registrada no cadastro do operador ou explorador e que a alteração não seja por uma de

matrícula estrangeira oriunda do acordo entre operadores ou exploradores nacionais e internacionais, e vice-versa.

NOTA: Com o fim de evitar excessos de permutas, que possam indicar possíveis reservas de SLOT ATC e conseqüentemente o mau uso do Sistema de alocação da CIS, e visando à prática do princípio da equidade, o CGNA, se necessário, limitará o número de alterações (matrícula de aeronave e aeródromos de partida e destino) ou aplicará bloqueios temporários nas matrículas permutadas, contudo essas medidas serão informadas no sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA, acessado pelo seu sítio eletrônico <http://www.cgna.gov.br>.

3.6.13 Os cancelamentos dos SLOT ATC alocados não isentam a responsabilidade do piloto em comando, caso o plano de voo já esteja apresentado, de apresentar a mensagem ATS de cancelamento à Sala AIS.

3.6.14 A tentativa de utilização de um plano de voo com o SLOT ATC cancelado após a sua apresentação ao órgão AIS será considerada infração e a documentação da matrícula envolvida será enviada à ANAC para aplicação das sanções previstas.

3.6.15 As mensagens ATS de atualização (DLA/CHG) somente poderão ser apresentadas caso a mudança reflita em modificação das informações de matrícula, aeródromo de partida, de destino, horário estimado de calços fora (EOBT) e tempo total de voo, mediante a permuta desses dados no sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA para controle dos SLOT ATC.

3.6.16 Especificamente nos aeródromos coordenados de partida, os pilotos ou despachantes operacionais de voo deverão apresentar os respectivos PVC ou PVS, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de decolagem.

3.6.17 Deverá ser declarado no campo 13 (EOBT) do PVC ou PVS o horário do SLOT ATC de decolagem alocado;

3.6.18 Especificamente nos aeródromos coordenados de destino, os pilotos ou despachantes operacionais de voo deverão apresentar os respectivos PVC ou PVS, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 45 minutos da EOBT. Também deverá ser cumprida a obrigatoriedade de que o plano de voo seja apresentado com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de pouso, com o objetivo de monitorar a utilização dos SLOT ATC alocados e sua possível reutilização.

3.6.19 Deverá ser declarado no campo 16 (EET) do PVC ou PVS o tempo necessário para que seja respeitado o período de vigência do SLOT ATC de pouso alocado.

3.6.20 As aeronaves que pretendam decolar de aeródromos desprovidos de órgãos ATS com destino a um aeródromo coordenado deverão apresentar os PVC ou PVS na Sala AIS do aeródromo coordenado de destino, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 45 minutos da EOBT. Também deverá ser cumprida a obrigatoriedade de que o plano de voo seja apresentado com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de pouso, com o objetivo de monitorar a utilização dos SLOT ATC alocados e sua possível reutilização.

3.6.21 Os planos AFIL com destino a aeródromos coordenados não serão permitidos durante a vigência da coordenação.

3.6.22 O não cumprimento dos prazos estabelecidos para apresentação e utilização dos SLOT ATC resultará na perda da alocação, sendo os SLOT ATC reaproveitados como SLOT ATC de oportunidade.

3.6.23 Os operadores ou exploradores que tenham conhecimento da não utilização do SLOT ATC previamente alocado deverão realizar seu cancelamento no sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA, com, no mínimo, quatro horas de antecedência do horário alocado, visando a sua reutilização por outros usuários, para alocação diretamente no sistema.

3.6.24 Os operadores ou exploradores que tenham conhecimento da não utilização do SLOT ATC previamente alocado e necessitem realizar seu cancelamento no Sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA, com um prazo inferior a quatro horas e superior a 1h30min de antecedência do horário alocado, poderão efetuar o cancelamento, entretanto este SLOT ATC será convertido em SLOT ATC de oportunidade.

3.6.25 Os operadores ou exploradores que tenham conhecimento da não utilização do SLOT ATC previamente alocado e com o Plano de Voo Completo (PVC) ou Simplificado (PVS) apresentado dentro dos prazos previstos nesta Instrução e necessitem realizar seu cancelamento no Sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA, com um prazo inferior a 1h30min e superior a 45 minutos de antecedência do horário alocado, poderão efetuar o cancelamento, entretanto este SLOT ATC será convertido em SLOT ATC de oportunidade.

3.6.26 Os operadores ou exploradores que tenham conhecimento da não utilização do SLOT ATC previamente alocado e com o Plano de Voo Completo (PVC) ou Simplificado (PVS) apresentado dentro dos prazos previstos nesta Instrução e necessitem realizar seu cancelamento no Sistema automatizado disponibilizado pelo CGNA, com um prazo inferior a 45 minutos de antecedência do horário alocado, poderão efetuar o cancelamento, entretanto este SLOT ATC será convertido em SLOT ATC de oportunidade de pouso e sua matrícula será encaminhada à ANAC para aplicação das sanções previstas.

3.6.27 Os operadores ou exploradores de aeronaves que pretendam utilizar SLOT ATC de oportunidade para decolagem deverão entrar em contato com a Sala AIS do aeródromo coordenado de partida para coordenar a sua utilização e apresentar o referido plano de voo.

NOTA: No preenchimento do Plano de Voo Completo (PVC) ou Simplificado (PVS), os usuários deverão inserir no item 18 do formulário as seguintes informações: 1) RMK/SLOT OPT e 2) o código SLOT ATC reaproveitado no sistema CIS no momento da consulta do operador AIS que esteja recebendo o plano.

3.6.28 Os operadores ou exploradores de aeronaves que pretendam utilizar SLOT ATC de oportunidade para pouso deverão seguir os seguintes procedimentos:

- a) apresentar um PVC ou PVS para um aeródromo nas proximidades do aeroporto coordenado e no Item 18 do FPL acrescentar a seguinte observação: RMK/OPT (aeródromo coordenado). Exemplo: RMK/OPT SBSP; e
- b) assim que estabelecer contato via fonia com o APP sob cuja jurisdição esteja o aeródromo coordenado, reiterar sua intenção real de pouso, o qual poderá ser concedido em função da disponibilidade dos SLOT ATC reaproveitados como SLOT ATC de oportunidade.

NOTA: A responsabilidade de informar ao sistema de SLOT da CIS o SLOT ATC que foi reaproveitado como um SLOT ATC de oportunidade de pouso será do órgão que coordenou a operação de pouso.

3.6.29 Os prazos de antecedência previstos para apresentação dos planos de voo com SLOT ATC de oportunidade serão os preconizados nas legislações em vigor.

3.6.30 Será suspensa a distribuição de SLOT ATC de oportunidade sempre que os atrasos (acima de 30 minutos) no aeródromo coordenado estiverem acima de 10% dos movimentos.

3.6.31 Caso a aeronave não utilize o SLOT ATC alocado, mesmo sendo de oportunidade, sem o cancelamento dentro dos critérios e prazos previstos nesta Instrução, será considerado infração. Sua matrícula, juntamente com o nome do operador ou explorador, será encaminhada à ANAC para aplicação das sanções previstas.

3.7 DESLOCAMENTO ENTRE AERÓDROMOS COORDENADOS

3.7.1 As aeronaves que pretendam operar em um aeródromo coordenado de nível A ou C deverão alocar SLOT ATC, tanto para realizar a operação de decolagem como a de pouso.

3.7.2 As aeronaves que pretendam operar em um aeródromo coordenado de nível B deverão alocar SLOT ATC para realizar apenas operações de pouso.

3.7.3 Para um deslocamento, decolando de um aeródromo de nível A com destino a outro aeródromo coordenado de nível A, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de partida e o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.4 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível A para um aeródromo coordenado de nível B, deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de origem e o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.5 O operador, ou explorador, da aeronave que pretende realizar um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível A para um aeródromo coordenado de nível C, deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de origem e o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.6 Para um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível A com destino a um aeródromo não coordenado, o operador, ou explorador, da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de partida.

3.7.7 Para um deslocamento, decolando de aeródromo coordenado de nível “B” para um aeródromo coordenado de nível A, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.8 Para um deslocamento, decolando de aeródromo coordenado de nível B com destino a outro aeródromo coordenado de nível B, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.9 Para um deslocamento, decolando de aeródromo coordenado de nível B para um aeródromo coordenado de nível C, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.10 Para um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível B com destino a um aeródromo não coordenado, o operador ou explorador da aeronave não precisará de SLOT ATC para decolar do aeródromo de partida nem para pousar no aeródromo de destino.

3.7.11 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível C para um aeródromo coordenado de nível A, deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de origem e o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.12 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível C para um aeródromo coordenado de nível B, deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de origem e o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.13 Para um deslocamento, decolando de um aeródromo de nível C com destino a outro aeródromo coordenado de nível C, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de partida e o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.14 Para um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível C com destino a um aeródromo não coordenado, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de decolagem do aeródromo de partida.

3.7.15 Para um deslocamento, decolando de aeródromo não coordenado para um aeródromo coordenado de nível A, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.16 Para um deslocamento, decolando de aeródromo não coordenado para um aeródromo coordenado de nível B, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

3.7.17 Para um deslocamento, decolando de aeródromo não coordenado para um aeródromo coordenado de nível C, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT ATC de pouso do aeródromo de destino.

NOTA: Embora não seja necessário SLOT ATC para realizar operação de decolagem nos aeródromos de nível B, constantes nos itens 3.7.7, 3.7.8, 3.7.9 e 3.7.10 desta Instrução, as aeronaves que efetuam serviços aéreos privados, especializados públicos e táxi-aéreo, em função da demanda, estarão sujeitas às medidas de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, como, por exemplo, ao programa de atraso no solo.

3.8 APRESENTAÇÃO DO PLANO DE VOO

3.8.1 Os prazos previstos de antecedência para apresentação dos planos de voo, com a finalidade de aferir os SLOT ATC alocados (máxima de 120 horas e mínima de 1h30min), somente serão aplicados quando pelo menos um dos aeródromos envolvidos estiver coordenado, observando o seu respectivo nível de coordenação.

3.8.2 Caso o aeródromo de origem seja um coordenado de nível B e o de destino seja um não coordenado, não será aplicado o prazo mínimo de antecedência de 1h30min para a apresentação do plano de voo, contudo deverão ser observadas as antecedências mínimas publicadas nas legislações em vigor para apresentação dos planos de voo completo (PVC) ou simplificado (PVS).

3.8.3 Todos os planos de voo completo (PVC) ou simplificado (PVS) que possuam pelo menos um aeroporto coordenado envolvido deverão ser apresentados, no tocante ao local de apresentação, conforme previsto nas legislações aeronáuticas em vigor, contudo restrições poderão ser aplicadas, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo e melhor monitoramento dos SLOT ATC alocados.

3.8.4 Caso o aeródromo de origem seja desprovido de órgão ATS/AIS e o destino seja um aeródromo coordenado, o plano de voo completo (PVC), ou simplificado (PVS), deverá ser apresentado para o aeródromo coordenado de destino, observado o prazo mínimo de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de pouso.

3.8.5 Quando o aeródromo coordenado de partida for de nível A, as aeronaves que efetuam serviços aéreos privados, especializados públicos e de táxi-aéreo deverão apresentar os planos de voo completo (PVC), ou simplificado (PVS), com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como SLOT ATC de decolagem, devendo esse horário ser declarado no campo 13.

3.8.6 Quando o aeródromo de partida for coordenado de nível B, ou não coordenado, e o destino a outro aeródromo coordenado de níveis A, B, ou C, as aeronaves que efetuam serviços aéreos privados, especializados públicos e de táxi-aéreo deverão apresentar os planos de voo completo (PVC), ou simplificado (PVS), com antecedência mínima de 1h30min do

horário previsto do SLOT ATC de pouso alocado. O tempo total de voo planejado pelo operador ou explorador, a ser declarado no campo 16 do plano de voo apresentado, deverá estar compreendido dentro da validade do referido SLOT ATC alocado de pouso.

3.8.7 As mensagens de atualização deverão ser apresentadas para as Salas AIS que receberam o plano de voo completo (PVC), ou simplificado (PVS), original.

3.8.8 Os aeródromos coordenados não poderão ser declarados nos Planos de Voo Completos (PVC) e Simplificados (PVS) como aeródromos de alternativa, exceto com autorização do CGNA, após consulta do operador aeroportuário.

3.8.9 Os SLOT ATC são alocados individualmente para cada pista do aeródromo, ou seja, a alocação para a pista principal difere da auxiliar. É de responsabilidade do operador ou explorador da aeronave compatibilizar o SLOT ATC alocado para determinada pista com a performance da aeronave.

4 ATRIBUIÇÕES

4.1 ATRIBUIÇÕES DO CGNA

4.1.1 Emitir o PRENOTAM, por solicitação da ANAC, declarando o aeroporto coordenado, informando o nível de coordenação e o período de vigência.

4.1.2 Emitir o PRENOTAM declarando o aeródromo privado coordenado, informando o nível de coordenação e o período de vigência.

4.1.3 Suspender, por meio do sistema da CIS, a distribuição de SLOT de oportunidade, quando os atrasos, superiores a 30 minutos, ultrapassarem 10% dos movimentos.

NOTA: No período da suspensão, os operadores das Salas AIS não poderão distribuir os referidos SLOT ATC de oportunidade, tendo em vista que estes estarão bloqueados no sistema da CIS.

4.1.4 Encaminhar à ANAC, para aplicação das sanções previstas, as matrículas das aeronaves que descumprirem as regras previstas nesta ICA.

4.2 ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMOS COORDENADOS

4.2.1 Consultar constantemente o sistema de SLOT da CIS e verificar a disponibilidade de SLOT ATC de oportunidade. Caso haja, oferecer ao primeiro usuário da fila de candidatos, desde que sejam respeitados os prazos de antecedência previstos nas legislações em vigor.

NOTA 1: Os operadores AIS, ao distribuírem o SLOT ATC de oportunidade, deverão preencher, no sistema da CIS, o formulário com a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT.

NOTA 2: Os operadores ou exploradores de aeronaves que estiverem pleiteando um SLOT ATC de Oportunidade somente poderão apresentar seus planos de voo completo (PVC) ou Simplificado (PVS) após terem os dados acima inseridos no sistema da CIS.

4.2.2 Checar no sistema de SLOT da CIS se os voos regulares, extras, “charters” e fretamentos das empresas de linha aérea estão alocados, bem como se o código SLOT apresentado no PVC ou PVS das aeronaves que efetuam serviços aéreos privados, especializados públicos e de táxi-aéreo está contido na régua do sistema da CIS e coincidente com a matrícula da aeronave e/ou número do voo.

4.2.3 Receber os Planos de Voos Completos (PVC) e Simplificados (PVS) somente se possuírem SLOT ATC alocado e compatível com os horários declarados.

4.2.4 Receber as mensagens de atualização (DLA, CHG e CNL) somente se os dados inerentes ao SLOT ATC estiverem corretos e caso a mudança resulte em alteração de horários, e que estes estejam declarados na régua de SLOT disponibilizado no sistema da CIS.

4.2.5 Registrar, no sistema de SLOT da CIS, campo apresentação, o SLOT ATC cujo PVC, ou PVS tenha sido apresentado e aprovado.

4.2.6 Não aceitar o Plano de Voo Completo (PVC) ou Simplificado (PVS) fora dos prazos de antecedência previstos nesta Instrução.

4.2.7 Informar imediatamente ao CGNA qualquer discrepância no sistema de SLOT da CIS, ou a constatação de mau uso do mesmo por parte dos usuários.

4.2.8 Suspender, em coordenação com o CGNA, a distribuição de SLOT ATC OPT quando os atrasos, superiores a 30 minutos, ultrapassarem 10% dos movimentos.

4.3 ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMOS NÃO COORDENADOS

4.3.1 Não aceitar PVC ou PVS de voos regulares, extras, “charters” e fretamentos das empresas de linha aérea quando o aeródromo de partida ou de destino for considerado coordenado e seus respectivos códigos e horários (EOBT/ETA) declarados não estejam registrados no sistema de SLOT da CIS.

4.3.2 Não aceitar PVC ou PVS de aeronaves que efetuam serviços aéreos privados, especializados públicos e de táxi-aéreo quando o aeródromo de partida ou de destino for considerado coordenado e não esteja especificado no item 18 o código alfanumérico do SLOT ATC.

4.3.3 Checar se o código alfanumérico do SLOT ATC declarado no PVC, ou PVS, das aeronaves que efetuam serviços aéreos privados, especializados públicos e de táxi-aéreo está contido no sistema de SLOT da CIS e coincidente com a matrícula da aeronave e horários dos respectivos SLOT ATC.

4.3.4 Registrar, no sistema de SLOT da CIS, campo apresentação, o SLOT ATC, cujo PVC, ou PVS, tenha sido apresentado e recebido dentro dos prazos estabelecidos nesta Instrução.

4.3.5 Não aceitar PVC ou PVS após 1h30min de antecedência do SLOT ATC de decolagem alocado nem aqueles que não haja tempo suficiente declarado no campo 16 EET, para que seja respeitado o período de vigência do SLOT ATC de pouso alocado.

NOTA: As matrículas que não apresentarem seus PVC ou PVS dentro dos prazos estabelecidos e em conformidade com as respectivas alocações terá seus SLOT ATC alocados convertidos em SLOT ATC de oportunidade.

4.3.6 Checar na CIS do CGNA a disponibilidade de SLOT ATC de oportunidade para pouso em aeródromo coordenado, caso haja algum usuário interessado.

4.3.7 Os operadores ou exploradores de aeronaves, de posse de um SLOT ATC de oportunidade, somente poderão apresentar seus respectivos planos de voo completo (PVC) ou Simplificado (PVS), após ter os dados do voo inseridos no sistema da CIS, respeitando os prazos de antecedência previstos nas legislações em vigor.

4.3.8 Informar imediatamente ao CGNA qualquer discrepância no sistema de SLOT da CIS, ou a constatação de mau uso do mesmo por parte dos usuários.

4.4 ATRIBUIÇÕES DO ACC

4.4.1 Coordenar com o APP correspondente, através das FMC instaladas no ACC e no APP, toda intenção de utilização de SLOT ATC OPT para pouso.

4.4.2 Coordenar diretamente com o APP, caso as FMC não estejam instaladas, todas as intenções de utilização de SLOT ATC OPT para pouso.

4.4.3 Registrar, no sistema de SLOT da CIS, caso as FMC não estejam instaladas, a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT da aeronave que tenha sido autorizada a operar dentro dos horários disponíveis no SLOT ATC de oportunidade.

4.5 ATRIBUIÇÕES DO APP

4.5.1 Coordenar com a TWR do aeroporto coordenado, através das FMC instaladas no APP, quanto à disponibilidade de SLOT ATC de oportunidade apresentada no sistema de SLOT da CIS, sempre que uma aeronave manifestar sua intenção de pouso naquela localidade.

4.5.2 Coordenar diretamente com a TWR do aeroporto coordenado, caso não exista FMC instalada no APP, quanto à disponibilidade de SLOT ATC OPT, sempre que uma aeronave manifestar sua intenção de pouso naquela localidade.

4.5.3 Registrar, no sistema de SLOT da CIS, caso as FMC não estejam instaladas, a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT da aeronave que tenha sido autorizada a operar dentro dos horários disponíveis no SLOT ATC de oportunidade.

4.6 ATRIBUIÇÕES DA FMC

4.6.1 Monitorar constantemente o Sistema de SLOT e relatar ao CGNA as aeronaves que não cumpriram os prazos de validade de seus SLOT ATC de pouso.

4.6.2 Relatar ao CGNA as aeronaves que foram redirecionadas ao aeródromo alternativo, em função da perda do período de vigência do seu SLOT ATC e sem possibilidade de utilizar SLOT ATC de oportunidade.

4.6.3 Coordenar com a TWR do aeródromo coordenado o SLOT ATC OPT para pouso disponibilizado, informando, caso a TWR não possua acesso ao sistema, as matrículas autorizadas.

4.6.4 Registrar, no sistema de SLOT da CIS, a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT da aeronave que tenha sido autorizada a operar dentro dos horários disponíveis no SLOT ATC de oportunidade.

4.7 ATRIBUIÇÕES DA TWR DO AEROPORTO COORDENADO

4.7.1 Ratificar com a FMC e/ou APP os SLOT ATC OPT para pouso, caso a TWR não possua acesso ao sistema de SLOT da CIS.

4.7.2 Ratificar com a Sala AIS os SLOT ATC OPT para decolagem, caso a TWR não possua acesso ao sistema de SLOT da CIS.

4.7.3 Informar à FMC todas as aeronaves que realizarem operações de pouso e/ou decolagem fora do período de vigência do respectivo SLOT ATC.

4.8 ATRIBUIÇÕES DAS EMPRESAS DE LINHAS AÉREAS

4.8.1 Coordenar com o CGNA a operação em aeroportos coordenados dos voos extra, serviço, retorno, instrução e experiência, bem como todas as alterações de horários de voos regulares, com, pelo menos, 6 horas de antecedência.

4.9 ATRIBUIÇÕES DOS OPERADORES OU EXPLORADORES DE AERONAVES QUE EFETUAM SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS, ESPECIALIZADOS PÚBLICOS E DE TÁXI-AÉREO

4.9.1 Cadastrar-se no Sistema de SLOT, conforme instruções contidas no “website” da CIS (<http://slot.cgna.gov.br/>).

4.9.2 Encaminhar, via “e-mail” para a CIS, o Certificado de Aeronavegabilidade (aeronave de matrícula nacional), autorização de sobrevoos (aeronave de matrícula estrangeira), bem como o RIAM e o seguro, em se tratando de aeronave experimental, e a relação de códigos ANAC dos pilotos e despachantes operacionais de voo, autorizados a alocar SLOT ATC para essas aeronaves, os quais ficarão registrados no cadastro do operador ou explorador.

4.9.3 Operar o Sistema de SLOT.

4.9.4 Incluir no PVC ou PVS o código do SLOT ATC fornecido pelo Sistema de SLOT.

4.9.5 No caso de indisponibilidade de SLOT ATC de oportunidade para pouso no aeródromo coordenado de destino, na apresentação do PVC ou PVS no aeródromo de origem, o piloto, ou despachante operacional de voo, deverá apresentar o plano de voo com destino a um aeroporto nas proximidades do aeroporto coordenado e, no campo 18, acrescentar, como exemplo, a seguinte observação: RMK/OPT SBSP. Isso significa que há, ainda, intenção de realizar a operação de pouso no aeródromo coordenado se, durante o deslocamento, houver SLOT ATC de oportunidade disponível.

4.9.6 Estabelecer contato com o APP sob cuja jurisdição esteja o aeroporto coordenado e reiterar sua intenção real de pouso no caso de a aeronave querer usar um SLOT ATC de oportunidade, contudo deverá estar programado, caso negativo a oportunidade, o deslocamento para o aeródromo declarado no plano de voo.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas acessando o “link” específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

5.2 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.