

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-55**

**INSTRUÇÕES PARA PROCESSAMENTO DE  
DADOS ESTATÍSTICOS DE TRÁFEGO AÉREO E  
PREENCHIMENTO DOS IEPV 100-34, 100-35, 100-36,  
100-39 E 100-40**

**2014**



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



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-55**

**INSTRUÇÕES PARA PROCESSAMENTO DE  
DADOS ESTATÍSTICOS DE TRÁFEGO AÉREO E  
PREENCHIMENTO DOS IEPV 100-34, 100-35, 100-36,  
100-39 E 100-40**

**2014**





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

PORTARIA DECEA Nº 104/DNOR1, DE 5 DE NOVEMBRO DE 2014.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-55 que trata das “Instruções para Processamento de Dados Estatísticos de Tráfego Aéreo e Preenchimento dos IEPV 100-34, 100-35, 100-36, 100-39 e 100-40”.

**O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, inciso III, alínea “f”, da Portaria DECEA no 1-T/DGCEA, de 2 de janeiro de 2014, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da CIRCEA 100-55 "Instruções para Processamento de Dados Estatísticos de Tráfego Aéreo e Preenchimento dos IEPV 100-34, 100-35, 100-36, 100-39 e 100-40", que com esta baixa.

Art. 2º Esta Circular entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 716/SDOP, de 19 de dezembro de 2011, publicada no Boletim Interno nº 250, de 30 de dezembro de 2011.

Brig Ar GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA  
Chefe do SDOP

(Publicado no Boletim Interno nº 216, de 10 de novembro de 2014)



## SUMÁRIO

|   |    |
|---|----|
| <b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....   | 7  |
| 1.1 <u>FINALIDADE</u> .....   | 7  |
| 1.2 <u>ÂMBITO</u> .....   | 7  |
| 1.3 <u>DISTRIBUIÇÃO</u> .....   | 7  |
| <b>2 ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES</b> .....  | 8  |
| 2.1 <u>ABREVIATURAS</u> .....   | 8  |
| 2.2 <u>DEFINIÇÕES</u> .....   | 9  |
| <b>3 APRESENTAÇÃO DOS IEPV</b> .....  | 11 |
| 3.1 <u>CONCEITOS ESPECÍFICOS</u> .....  | 11 |
| 3.2 <u>MÉTODOS DE COLETA DE DADOS</u> .....   | 12 |
| <b>4 PROCESSAMENTO DOS IEPV</b> .....   | 14 |
| 4.1 <u>INSTRUÇÕES GERAIS</u> .....  | 14 |
| 4.2 <u>INSTRUÇÕES ESPECÍFICAS</u> .....   | 15 |
| <b>5 INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES</b> .....   | 34 |
| <b>6 PRAZOS PARA REMESSA, VALIDAÇÃO, EFETIVAÇÃO E RETIRADA DE INCONSISTÊNCIAS</b> ..... | 35 |
| <b>7 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....   | 36 |
| <b>Referências</b> .....  | 37 |
| <b>Anexo A - Formulário IEPV 100-34</b> .....   | 38 |
| <b>Anexo B - Formulário IEPV 100-35</b> .....   | 39 |
| <b>Anexo C - Formulário IEPV 100-36</b> .....   | 40 |
| <b>Anexo D - Formulário IEPV 100-39</b> .....   | 41 |
| <b>Anexo E - Formulário IEPV 100-40</b> .....   | 42 |





## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

A presente Circular de Controle do Espaço Aéreo tem por finalidade estabelecer os critérios para o processamento de dados estatísticos de tráfego aéreo, bem como para o preenchimento dos Impressos Especiais de Proteção ao Voo (IEPV 100-34, 100-35, 100-36, 100-39 e 100-40), relativos às atividades de tráfego aéreo em aeródromos, TMA/CTR e FIR, a fim de gerar parâmetros que contribuam para o gerenciamento do tráfego aéreo nacional.

### **1.2 ÂMBITO**

A presente Circular aplica-se obrigatoriamente a todos os elos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), com responsabilidade na prestação de serviço de tráfego aéreo, e à administração de aeródromos de interesse do DECEA não dotados de órgãos ATS.

### **1.3 DISTRIBUIÇÃO**

#### **1.3.1 PAME-RJ**

O Parque de Material de Eletrônica do Rio de Janeiro (PAME-RJ) é o responsável pelo fornecimento dos impressos destacados nesta Circular aos órgãos operacionais envolvidos nas atividades previstas no presente documento.

#### **1.3.2 CINDACTA E SRPV-SP**

Os CINDACTA e o SRPV-SP são responsáveis pelo cadastramento dos órgãos operacionais jurisdicionados junto ao PAME-RJ, no endereço abaixo, com vistas ao recebimento regular desses impressos.

PARQUE DE MATERIAL DE ELETRÔNICA DO RIO DE JANEIRO –  
PAME-RJ, Rua General Gurjão, nº 4, Caju, CEP: 20931-040, Rio de Janeiro-RJ Tel. (21)  
2117-8200; Fax: 2117-7219; Email: publicacoes@pame.aer.mil.br.

## 2 ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

### 2.1 ABREVIATURAS

|                |  |
|----------------|--|
| ABA            | Aborto de pouso  |
| ABD            | Aborto de decolagem  |
| ACC            | Centro de Controle de Área   |
| ACD            | Acidente   |
| ACFT           | Aeronave   |
| AD             | Aeródromo  |
| AFIS           | Serviço de Informação de Voo de Aeródromo  |
| APP            | Controle de Aproximação  |
| ARR            | Pouso  |
| ATC            | Controle de Tráfego Aéreo  |
| ATCO           | Controlador de Tráfego Aéreo   |
| ATS            | Serviço de Tráfego Aéreo   |
| CAT            | Categoria  |
| CGNA           | Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea  |
| CTR            | Zona de Controle   |
| DCCO           | Divisão de Coordenação e Controle do SDOP  |
| DCT            | Direto (Fora de Aerovia)   |
| DECEA          | Departamento de Controle do Espaço Aéreo   |
| DEP            | Decolagem  |
| DEST           | Destino  |
| ECM            | Estação de Comunicações  |
| EPTA CAT “A”   | Estação Permissionária de Telecomunicações e Tráfego Aéreo<br>- Categoria A        |
| EPTA CAT “ESP” | Estação Permissionária de Telecomunicações e Tráfego Aéreo<br>- Categoria Especial |
| ERC            | Cartas de Rota   |
| FIR            | Região de Informação de Voo  |
| HOTRAN         | Horário de Transporte  |
| IFR            | Regras de Voo por Instrumentos   |
| INFRAERO       | Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária                                 |
| IMC            | Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos                                   |
| LOW            | Passagem baixa   |
| OPO            | Oficial de Permanência Operacional   |

|                 |   |
|-----------------|---|
| PAR             | Aproximação de Precisão/ Radar de Aproximação de Precisão |
| PPI             | Aproximação de Vigilância/Indicador de Posição no Plano   |
| QAF             | Sobrevoos   |
| QAY             | Passagem no través  |
| QDM             | Proa Magnética  |
| QDR             | Marcação Magnética  |
| QSO             | Aeronave fora do circuito de tráfego                      |
| RDL             | Radial  |
| ROTAER          | Manual Auxiliar de Rotas Aéreas                           |
| RWY             | Pista   |
| SCOAM           | Seção de Controle de Operações Aéreas Militares           |
| SDOP            | Subdepartamento de Operações do DECEA                     |
| SETA MILLENNIUM | Aplicativo do Sistema Estatístico de Tráfego Aéreo        |
| SISCEAB         | Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro            |
| SDTMA           | Sistema de Tratamento de Movimentos de Aeródromos         |
| TGL             | Toque e arremetida  |
| TMA             | Área de Controle Terminal                                 |
| TWR             | Torre de Controle   |
| UTC             | Tempo Universal Coordenado                                |
| VFR             | Regras de Voo Visual                                      |
| VMC             | Condições Meteorológicas de Voo Visual                    |

## **2.2 DEFINIÇÕES**

### **2.2.1 ABORTO DE POUSO**

Procedimento de Arremetida ou de Aproximação Perdida de uma aeronave.

### **2.2.2 ARREMETIDA**

Procedimento não programado de uma aeronave que perde uma aproximação para pouso, ainda em voo ou após tocar o solo, prosseguindo para um novo procedimento operacional.

### **2.2.3 APROXIMAÇÃO PERDIDA**

Fase de um procedimento de aproximação por instrumentos que deverá ser executada pela aeronave, caso não seja estabelecida a referência visual para continuar a aproximação e pousar.

### **2.2.4 CANCELAMENTO DE DECOLAGEM**

Procedimento de suspensão da operação de decolagem de uma aeronave, após iniciar sua “corrida” na pista.

### **2.2.5 OPERADOR**

Operador de órgão ATS ou pessoa designada pelo Administrador de um aeródromo, responsável pelo controle e registro de movimento de aeronaves em um aeródromo.

### **2.2.6 PASSAGEM BAIXA**

Procedimento programado de uma aeronave em aproximação à baixa altura em um aeródromo e que sobrevoa a pista sem tocá-la.

### **2.2.7 TOQUE E ARREMETIDA**

Operação programada que consiste em uma aeronave tocar e decolar de uma pista de pouso, sem parar sobre a mesma.

### **2.2.8 VOO DE CARGA**

Voo realizado exclusivamente para o transporte de carga, incluindo os serviços de rede postal, em linha aérea regular ou não regular, doméstico ou internacional.

### **2.2.9 VOO DOMÉSTICO**

Aquele realizado por aeronave de matrícula brasileira ou estrangeira fretada, cujos pontos de partida, intermediário e de destino estão situados no território nacional, ainda que, por motivo de força maior, a aeronave faça escala em território estrangeiro.

### **2.2.10 VOO INTERNACIONAL**

Aquele realizado por aeronave de matrícula estrangeira, em qualquer situação, ou por aeronave de matrícula brasileira, quando procedente ou destinada ao exterior, ou ainda, quando executando voo de conexão ou fretamento, em complementação a um voo internacional.

### **2.2.11 VOO MILITAR**

Aquele realizado por aeronaves das Forças Armadas Nacionais e Estrangeiras, inclusive as civis requisitadas na forma da Lei para atender às missões militares.

### **2.2.12 VOO REGULAR**

É a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizada por um número, mediante a expedição de HOTRAN e realizada por aeronave de linha aérea nacional ou internacional, explorada por empresa brasileira. Destina-se ao transporte de passageiros, de carga ou de mala postal, em conformidade com a legislação específica da ANAC.

### **2.2.13 VOO NÃO-REGULAR**

É a ligação aérea não periódica entre duas ou mais cidades, logo, não prevista em HOTRAN, cujos voos são realizados conforme previsto em legislação específica da ANAC. Inclui todos os voos, exceto os civis regulares e os militares.

### **2.2.14 VOO DA AVIAÇÃO GERAL**

É qualquer voo, não regular, realizado por aeronave civil, que inclui desde pequenos aviões até modernos jatos executivos, helicópteros, voos de treinamento, voos de ensaio, balonismo e outras atividades aéreas que não envolvam linhas aéreas ou a comercialização de espaços individuais.

### 3 APRESENTAÇÃO DOS IEPV

Os impressos para a coleta de dados estatísticos, relativos às atividades de tráfego aéreo, são os seguintes:

IEPV 100-34 - MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM AERÓDROMO;

IEPV 100-35 - MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM TMA/CTR;

IEPV 100-36 - MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM FIR;

IEPV 100-39 - CONDIÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO; e

IEPV 100-40 - CONDIÇÃO METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO.

Os modelos desses impressos são os constantes dos Anexos A, B, C, D e E, respectivamente.

#### 3.1 CONCEITOS ESPECÍFICOS

Para o correto preenchimento dos IEPV, objeto desta publicação, há necessidade do adequado entendimento dos conceitos que diferenciam as expressões MOVIMENTO DE AERONAVES e MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO.

##### 3.1.1 MOVIMENTO DE AERONAVES

Refere-se ao movimento/atividade de uma ou mais aeronaves em determinado aeródromo, TMA/CTR ou FIR, considerando a ORIGEM e o DESTINO, todavia, sem considerar os tipos de operações em aeródromos, as etapas ou trechos do voo em TMA/CTR ou FIR, ou mesmo os tipos de serviços prestados pelos órgãos ATS.

Os tipos de Movimentos de Aeronaves são os seguintes:

###### a) MOVIMENTO DE AERONAVES EM AERÓDROMO

Total de pousos (ARR) e decolagens (DEP) realizados em um aeródromo.

NOTA: Neste caso, devem ser desprezadas outras operações eventualmente realizadas, como, por exemplo: toque e arremetida (TGL), aborto de pouso (ABA) ou sobrevoo (QAF).

###### b) MOVIMENTO DE AERONAVES EM TMA/CTR

Total de aeronaves controladas por um APP, ou seu preposto, considerando sua ORIGEM e DESTINO na respectiva TMA/CTR.

NOTA: Neste caso, não devem ser computados as etapas de voo e os serviços prestados na respectiva TMA/CTR.

###### c) MOVIMENTO DE AERONAVES EM FIR

Total de aeronaves controladas por um ACC, ou seu preposto, considerando a ORIGEM e o DESTINO na respectiva FIR.

NOTA: Neste caso, não devem ser computados as etapas de voo ou os trechos voados na respectiva FIR.

### 3.1.2 MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO

Refere-se ao total de movimentos realizados por uma ou mais aeronaves em determinado Aeródromo, TMA/CTR ou FIR, considerando-se os diversos tipos de operações, a totalidade de trechos voados nesses espaços aéreos ou os serviços de tráfego aéreo prestados pelos respectivos órgãos ATS (ECM, TWR, APP ou ACC).

Os tipos de Movimentos de Tráfego Aéreo são os seguintes:

#### a) MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM AERÓDROMO

Total de operações de pousos (ARR), decolagens (DEP), sobrevoos (QAF), passagens no través (QAY), toques e arremetidas (TGL), abortos de pouso (ABA), passagens baixas (LOW) e abortos de decolagens (ABD) ocorridos na área de responsabilidade de um órgão ATS e, ainda, atendimentos a aeronaves voando fora do circuito de tráfego (QSO), gerando carga de trabalho para o Operador.

#### b) MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM TMA/CTR

Total de operações de tráfego aéreo realizadas em TMA/CTR ou nos respectivos setores, sob a responsabilidade de um órgão ATC, que gere uma carga de trabalho para o Controlador de Tráfego Aéreo.

#### c) MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM FIR

Total de operações de tráfego aéreo realizadas em uma FIR, ou nos respectivos trechos de rota, sob a responsabilidade do órgão ATC, que gere uma carga de trabalho para o Controlador de Tráfego Aéreo.

## 3.2 MÉTODOS DE COLETA DE DADOS

A coleta de dados estatísticos de tráfego aéreo, com vistas ao processamento final pelo aplicativo SETA Millennium e pelo aplicativo STDMA, poderá ser AUTOMÁTICA, via OFF-LINE ou MANUAL.

### 3.2.1 COLETA AUTOMÁTICA

Nos órgãos dotados de sistemas automatizados, tais como SGTC, TATIC, X-4000, SCO, SAGITARIO, os dados estatísticos serão coletados, automaticamente, através do Módulo Extrator do BIMTRA ou do Módulo Extrator de FIR e TMA/CTR do SETA Millennium, neste caso, com o processamento da correspondente fita DAT ou qualquer outro procedimento que venha a ser utilizado nos Módulos Extratores.

### 3.2.2 COLETA OFF-LINE

Os órgãos ATS e demais aeródromos de interesse do DECEA que dispõem do módulo OFF-Line do SETA MILLENNIUM deverão preencher os referidos IEPV, de acordo com a publicação “Módulo OFF-Line - Guia do Usuário”, disponível no Portal do SETA MILLENNIUM (<http://10.32.56.53/SETA/>).

### 3.2.3 COLETA MANUAL

Será utilizada nos órgãos não dotados de sistemas automatizados ou do Módulo off-line. Nesses casos, os dados deverão ser preenchidos nos correspondentes IEPV.

Será utilizada ainda, nos órgãos em que ocorram degradação ou inoperância da coleta AUTOMÁTICA ou OFF-LINE, até que tais sistemas sejam restabelecidos.

NOTA : Os Operadores dos órgãos ATS ou, na sua inexistência, os Administradores dos demais aeródromos do interesse do DECEA serão os responsáveis pelo preenchimento manual dos correspondentes IEPV.

### 3.2.4 MÉTODO DE COLETA DE DADOS PARA O APLICATIVO SDTMA

Alguns aeródromos de interesse do DECEA, além de utilizarem qualquer um dos métodos de acordo com o item 3.2 MÉTODOS DE COLETA DE DADOS, deverão, concomitantemente, enviar os dados do IEPV 100-34 para o CGNA, através dos seguintes endereços eletrônicos: sdtma@cgna.gov.br, sdtma@cgna.intraer.

O arquivo a ser enviado deverá ser na extensão txt e deverá ser nomeado da seguinte forma: SBXXDDMMAA. (ex: SBRJ010214.txt).

O CGNA notificará, através de documento formal, às Organizações Regionais do DECEA, à INFRAERO e à administração de aeródromos de interesse do DECEA, quais serão os aeródromos de interesse do CGNA que deverão cumprir o item 3.2.4 MÉTODO DE COLETA DE DADOS PARA O APLICATIVO SDTMA dessa Circular.

Os dados do IEPV 100-34 que serão enviados pelos aeródromos que cumprirão o item 3.2.4 MÉTODO DE COLETA DE DADOS PARA O APLICATIVO SDTMA serão os mesmos dados diários que os sistemas SGTC e TATIC utilizam para gerarem o arquivo DTA, ou qualquer outra instrução determinada pelo CGNA.

Os CINDACTA e SRPV-SP deverão controlar, fiscalizar o cumprimento do item 3.2.4 MÉTODO DE COLETA DE DADOS PARA O APLICATIVO SDTMA pelos órgãos jurisdicionados.

## 4 PROCESSAMENTO DOS IEPV

### 4.1 INSTRUÇÕES GERAIS

Aos Operadores dos órgãos ATS e dos demais aeródromos de interesse do DECEA compete:

- a) preencher os referidos IEPV com dados que retratem o efetivo movimento de tráfego aéreo realizado, observada a prioridade do item 2.2;
- b) utilizar caneta azul ou preta, em letra de forma legível, sem rasuras, em uma única via, caso façam o preenchimento manual dos IEPV, bem como remeter cópia dos mesmos para a respectiva Organização Regional;
- c) caso utilizem o Módulo OFF-Line do SETA MILLENNIUM, atender ao que preconiza a publicação “Módulo OFF-Line - Guia do Usuário”, disponível no Portal do SETA MILLENNIUM (<http://10.32.56.53/seta/>) e no site do DECEA (<http://www.decea.gov.br>);
- d) no caso do preenchimento dos impressos utilizando sistema automatizado, como SGTC ou TATIC, pelas TWR, ECM, EPTA CAT “A” e EPTA CAT “ESP” e aeródromos de interesse do DECEA/CGNA, atender ao que preconiza a publicação “Guia do Usuário do Módulo Aeródromo” disponível no Portal do SETA MILLENNIUM (<http://10.32.56.53/seta/>) e no site do DECEA (<http://www.decea.gov.br>); e
- e) no caso do preenchimento dos impressos de forma automatizada de TMA/CTR e FIR, como X-4000 ou SAGITARIO, atender ao que preconiza a publicação “Módulo Extrator de FIR e TMA/CTR - Guia do Usuário” disponível no Portal do SETA MILLENNIUM (<http://10.32.56.53/seta/>) e no site do DECEA (<http://www.decea.gov.br>);

NOTA 1: Os dados das fitas DAT deverão ser transmitidos pelo módulo extrator, a cada 24 horas, exceto nos finais de semana e feriados.

NOTA 2: A aquisição de fitas DAT deverá ser providenciada com a adequada antecedência, a fim de que a coleta e o envio de dados não sofram interrupção.

NOTA 3: Especial atenção deverá ser dada à integridade da fita DAT, quanto à sua adequada operação e substituição, de modo a assegurar a gravação contínua de todos os dados de movimento de tráfego aéreo.

Aos CINDACTA e SRPV-SP compete:

- a) controlar o recebimento dos dados na sua área de jurisdição, fazer cumprir os prazos de envio dos mesmos ao CGNA, de acordo com o Guia do Usuário dos Módulos OFF-Line, Aeródromo, TMA/CTR e FIR do SETA MILLENNIUM, bem como retirar as inconsistências dos dados apontadas pelo CGNA;
- b) digitar no Módulo OFF-Line do SETA MILLENNIUM os dados dos IEPV preenchidos manualmente e recebidos dos órgãos jurisdicionados; e
- c) no caso dos ACC e APP jurisdicionados que fazem o preenchimento dos impressos de forma automatizada, fazer cumprir o que preconiza a publicação “Módulo Extrator de FIR e TMA/CTR - Guia do Usuário”



disponível no Portal do SETA MILLENNIUM (<http://10.32.56.53/seta/>) e no site do DECEA (<http://www.decea.gov.br>); e

- d) Fornecer fitas DAT para os órgãos jurisdicionados, com a adequada antecedência, a fim de que a coleta e o envio de dados não sofram interrupção.

## **4.2 INSTRUÇÕES ESPECÍFICAS**

### **4.2.1 IEPV 100-34 - MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM AERÓDROMO**

Destina-se à coleta não automatizada de dados relativos ao movimento de tráfego aéreo em aeródromo.

#### **4.2.1.1 Responsabilidade**

São responsáveis pelo preenchimento do IEPV 100-34 os seguintes órgãos:

- a) TWR;
- b) APP ao qual tenha sido delegada a atribuição de prestar serviço em aeródromo;
- c) Estações de Telecomunicações (ECM);
- d) EPTA CAT “A”;
- e) EPTA CAT “ESP”; e

Aeródromos de interesse do DECEA não dotados de órgãos ATS.

#### **4.2.1.2 Cabeçalho**

Preencher, obrigatoriamente, de acordo com o seguinte:

- a) ORGANIZAÇÃO: Sigla da Organização Regional do DECEA ou da entidade à qual o órgão ATS ou o aeródromo de interesse do DECEA está subordinado;
- b) ÓRGÃO: Abreviatura oficial do órgão ATS seguida do designador local, composto de 2 (duas) letras, ou o designador oficial do aeródromo, composto de 4 (quatro) letras;
- c) DATA: Data da ocorrência do movimento (DD/MM/AAAA);
- d) N°: Numeração sequencial das folhas utilizadas a cada dia; e
- e) RESPONSÁVEL: Rubrica e nome legível do supervisor ou controlador/operador responsável pelo registro: se militar, incluir graduação e nome de guerra; se civil, considerar apenas o nome principal.

Exemplo:

|  |  |
|--|--|
| COMANDO DA AERONÁUTICA<br>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO<br>AÉREO<br><br><b>MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM<br/>         AERÓDROMO</b> | ORGANIZAÇÃO: <u>SRPV-SP</u><br>ÓRGÃO: <u>TWR GL</u><br>DATA: <u>01/01/2011</u> N°: <u>01</u><br>RESPONSÁVEL: <b>SO F.<br/>         MACHADO</b> |
|--|--|

NOTA: Os órgãos que desejarem aproveitar o mesmo IEPV para o registro de movimentos de mais de um dia deverão separar esses movimentos por data, no formato DD/MM/AAAA, conforme o exemplo a seguir:

| COMANDO DA AERONÁUTICA<br>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO<br>AÉREO<br><br><b>MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM<br/>         AERÓDROMO</b> |               |           |      |    |        | ORGANIZAÇÃO: <u>SRPV-SP</u><br>ÓRGÃO: <u>TWR GL</u><br>DATA : <u>01/01/2011</u> N°: <u>01</u><br>RESPONSÁVEL: <b><u>SO F.MACHADO</u></b> |      |     |       |          |
|--|---------------|-----------|------|----|--------|--|------|-----|-------|----------|
| 1  | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7  | 8    | 9   | 10    | 11       |
| OPERAÇÃO   | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | PROCED   | HORA | RWY | R.VOO | OPERADOR |
| DEP  | VRG1212       | PTMCE     | B7   | S  | -      | SBSP   | 120  | 10  | VV    | FABI     |
| ARR  | PTMCC         | PTMCC     | E1   | G  | SBRJ   | -  | 121  | 10  | VV    | FABI     |
| ABA  | CONDOR        | FAB250    | E1   | M  | SBRJ   | -  | 131  | 15  | VV    | FABI     |
| <b>DATA: 02/01/2010</b>  |               |           |      |    |        |  |      |     |       |          |
| TGL  | PTWAC         | PTWA      | BE   | G  | SBBR   | SBS  | 1000 | 10  | VV    | FABI     |
| LOW  | PTWAW         | PTWA      | BE   | G  | SBRJ   | SBB  | 1045 | 10  | VV    | FABI     |
| ARR  | FAB270        | FAB27     | C2   | M  | SBAF   | -  | 1050 | 15  | VV    | FABI     |

#### 4.2.1.3 Campo 1 – OPERAÇÃO

Este campo deverá ser preenchido com o CÓDIGO DA OPERAÇÃO realizada por cada aeronave:

- a) ABA – aborto de pouso
- b) ABD – aborto de decolagem
- c) ACD – acidente
- d) ARR – pouso
- e) DEP – decolagem

- f) LOW – passagem baixa
- g) QAF – sobrevoo
- h) QAY – passagem no través
- i) QSO – aeronave fora do circuito de tráfego
- j) TGL – toque e arremetida

Exemplo:

|                 |
|-----------------|
| <b>1</b>        |
| <b>OPERAÇÃO</b> |
| <b>ARR</b>      |
| <b>DEP</b>      |
| <b>TGL (*)</b>  |
| <b>ABA</b>      |
| <b>LOW</b>      |
| <b>ABD</b>      |
| <b>QAF</b>      |
| <b>QSO</b>      |
| <b>ACD</b>      |

NOTA: A operação TGL (toque e arremetida) deverá ser computada como um único movimento de tráfego aéreo, nunca como dois movimentos (um pouso e uma decolagem), conforme será exemplificado no item 3.2.4.8, no Campo HORA.

#### 4.2.1.4 Campo 2 – IDENTIFICAÇÃO

Preencher com a identificação da aeronave registrada no Plano, Notificação ou Escala de Voo.

Exemplo:

| <b>1</b>        | <b>2</b>             |
|-----------------|----------------------|
| <b>OPERAÇÃO</b> | <b>IDENTIFICAÇÃO</b> |
| <b>DEP</b>      | <b>VRG0757</b>       |
| <b>ARR</b>      | <b>MAR7076</b>       |
| <b>QSO</b>      | <b>PPVCX</b>         |
| <b>ABD</b>      | <b>AGUIA5</b>        |
| <b>ABA</b>      | <b>EBR2323</b>       |
| <b>TGL</b>      | <b>FAB2288</b>       |

NOTA 1: A identificação da aeronave civil poderá ser a matrícula da aeronave ou o designador da empresa seguido do número do voo.

NOTA 2: A identificação das AERONAVES poderá ser a matrícula da aeronave ou o indicativo de chamada relacionado ao seu Esquadrão de Voo.

NOTA 3: Quando houver voo em formação, deverá ser registrado, separadamente, o movimento de cada uma das aeronaves engajadas na missão e não apenas o designador da Esquadrilha ou da aeronave líder.

Exemplo: Voo em formação da Esquadrilha PIF-PAF de COPAS composta de 6 aeronaves F-5 sediadas na BASC:

| 1               | 2                    |
|-----------------|----------------------|
| <b>OPERAÇÃO</b> | <b>IDENTIFICAÇÃO</b> |
| DEP             | <b>COPAS 1</b>       |
| DEP             | <b>COPAS 2</b>       |
| DEP             | <b>COPAS 3</b>       |
| DEP             | <b>COPAS 4</b>       |
| DEP             | <b>COPAS 5</b>       |
| DEP             | <b>COPAS 6</b>       |

#### 4.2.1.5 Campo 3 – MATRÍCULA

Preencher, obrigatoriamente, com o DESIGNADOR OFICIAL de matrícula da aeronave.

No Formulário de Plano de Voo (IEPV 100-20 ou IEPV 100-7), a matrícula poderá ser extraída do item 7 ou 18.

No Formulário de Plano de Voo Repetitivo (IEPV 100-21), a matrícula poderá ser extraída do Campo “L” ou “Q”.

Nos aeródromos militares, ou compartilhados, a matrícula das aeronaves militares deverá ser extraída da ESCALA DE VOO dos Esquadrões ou obtida junto às respectivas SCOAM ou OPO.

No caso de Formulário de Plano de VOCOM (IEPV 100-28), as matrículas das aeronaves deverão ser extraídas do Campo 3 ou 14.

Exemplo:

| 1               | 2                    | 3                |
|-----------------|----------------------|------------------|
| <b>OPERAÇÃO</b> | <b>IDENTIFICAÇÃO</b> | <b>MATRÍCULA</b> |
| DEP             | VRG0757              | <b>PTMCD</b>     |
| ARR             | MAR7076              | <b>MAR7076</b>   |
| QSO             | PPVCX                | <b>PPVCX</b>     |
| ABD             | PTWAP                | <b>PTWAP</b>     |
| ABA             | AGUIA5               | <b>FAB2326</b>   |
| TGL             | N712JK               | <b>N712K</b>     |

NOTA: Quando a matrícula da aeronave não constar no Plano, Notificação ou Escala de Voo, o referido operador deverá solicitá-la ao Comandante, ao Operador da aeronave ou ao Operador AIS, de modo a não deixar esse campo em branco.

#### 4.2.1.6 Campo 4 – TIPO

Preencher com o designador do TIPO DA AERONAVE, de acordo com o registrado no Plano, Notificação ou Escala de Voo.

Exemplo:

| 1        | 2             | 3         | 4           |
|----------|---------------|-----------|-------------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO        |
| DEP      | VRG0757       | PTMCD     | <b>MD11</b> |
| ARR      | MAR7076       | MAR7076   | <b>BH06</b> |
| QSO      | PPVCX         | PPVCX     | <b>AS50</b> |
| ABD      | PTWAP         | PTWAP     | <b>B733</b> |
| ABA      | AGUIA5        | FAB2326   | <b>E110</b> |
| TGL      | N712JK        | N712K     | <b>C500</b> |

#### 4.2.1.7 Campo 5 – TV

Preencher com o TIPO DE VOO proposto, a saber:

- a) S - transporte aéreo regular;
- b) N - transporte aéreo não regular;
- c) G - aviação geral;
- d) M - voo militar; ou
- e) X - voos de categoria distinta das anteriores. Exemplo:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5        |
|----------|---------------|-----------|------|----------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV       |
| DEP      | VRG0757       | PTMCD     | MD11 | <b>S</b> |
| ARR      | MAR7076       | MAR7076   | BH06 | <b>M</b> |
| QSO      | PPVCX         | PPVCX     | AS50 | <b>N</b> |
| ABD      | PTWAP         | PTWAP     | B733 | <b>G</b> |
| ABA      | AGUIA5        | FAB2326   | E110 | <b>M</b> |
| TGL      | N712JK        | N712K     | C500 | <b>X</b> |

#### 4.2.1.8 Campo 6 – PROCED

Preencher com o indicador de localidade do aeródromo de procedência, de acordo com o registrado no Plano, Notificação ou Escala de Voo.

Exemplo:

| 1        | 2         | 3             | 4    | 5  | 6           |
|----------|-----------|---------------|------|----|-------------|
| OPERAÇÃO | MATRÍCULA | IDENTIFICAÇÃO | TIPO | TV | PROCED      |
| DEP      | PTMCD     | VRG0757       | MD11 | S  | -           |
| ARR      | MAR7076   | MAR7076       | BH06 | M  | <b>SBCG</b> |
| QSO      | PPVCX     | PPVCX         | AS50 | N  | -           |
| ABD      | PTWAP     | PTWAP         | B733 | G  | -           |
| ABA      | FAB2326   | AGUIA5        | E110 | M  | <b>SBBR</b> |
| TGL      | N712K     | N712JK        | C500 | X  | <b>SBAF</b> |

#### 4.2.1.9 Campo 7 – DEST

Preencher com o indicador de localidade do AERÓDROMO DE DESTINO, de acordo com o registrado no Plano, Notificação ou Escala de Voo.

Exemplos:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7           |
|----------|---------------|-----------|------|----|--------|-------------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST        |
| DEP      | VRG0757       | PTMCD     | MD11 | S  | -      | <b>SBBR</b> |
| ARR      | MAR7076       | MAR7076   | BH06 | M  | SBCG   | -           |
| QSO      | PPVCX         | PPVCX     | AS50 | N  | SBRJ   | <b>SBSP</b> |
| ABD      | PTWAP         | PTWAP     | B733 | G  | -      | <b>SBMT</b> |
| ABA      | AGUIA5        | FAB2326   | E110 | M  | SBBR   | -           |
| TGL      | N712JK        | N712K     | C500 | X  | SBAF   | -           |

#### 4.2.1.10 Campo 8 – HORA

Preencher com a hora UTC de operação da aeronave utilizando quatro dígitos, sendo os dois primeiros dígitos referentes à hora e os dois últimos referentes aos minutos, sem o uso de dois pontos (:) entre a hora e os minutos.

Exemplo:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7    | 8           |
|----------|---------------|-----------|------|----|--------|------|-------------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST | <b>HORA</b> |
| DEP      | VRG0757       | PTMCD     | MD11 | S  | -      | SBBR | <b>1200</b> |
| ARR      | MAR7076       | MAR7076   | BH06 | M  | SBCG   | -    | <b>1210</b> |
| QSO      | PPVCX         | PPVCX     | AS50 | N  | SBRJ   | SBSP | <b>1245</b> |
| ABD      | PTWAP         | PTWAP     | B733 | G  | -      | SBMT | <b>1301</b> |
| ABA      | AGUIA5        | FAB2326   | E110 | M  | SBBR   | -    | <b>1315</b> |
| TGL      | N712JK        | N712K     | C500 | X  | SBAF   | -    | <b>1340</b> |

NOTA 1: Caso a aeronave realize um voo com decolagem (DEP) e pouso (ARR) no mesmo aeródromo, o preenchimento do IEPV deverá corresponder a dois movimentos em linhas distintas, a saber: uma DEP e um ARR.

Exemplo:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6           | 7           | 8           |
|----------|---------------|-----------|------|----|-------------|-------------|-------------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED      | DEST        | <b>HORA</b> |
| DEP      | FALCÃO        | FAB2551   | E110 | M  | -           | <b>SBGL</b> | <b>1540</b> |
| ARR      | FALCÃO        | FAB2551   | E100 | M  | <b>SBGL</b> | -           | <b>1800</b> |

NOTA 2: Os registros de sobrevoo (QAF), de passagem no través (QAY) e da aeronave fora do circuito de tráfego (QSO) deverão utilizar os campos 6 – PROCED, 7 – DEST e 8 - HORA. Somente serão registrados como QAF ou QAY os voos que cruzarem o circuito de tráfego visual do aeródromo. Caso contrário, serão registrados como QSO.

Exemplos:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    |
|----------|---------------|-----------|------|----|--------|------|------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA |
| QAF      | PTMCC         | PTMMC     | E110 | G  | SBRJ   | SBBR | 1800 |
| QAY      | POL123        | PPCCD     | E120 | X  | SBAF   | SBRJ | 1810 |
| QSO      | TAM2321       | PTXZS     | F100 | N  | SBSP   | SBRJ | 1840 |

NOTA 3: Quando as operações de decolagem (DEP), pouso (ARR), aborto de pouso (ABA), passagem baixa (LOW) e toque e arremetida (TGL) forem realizadas em um mesmo aeródromo, seu indicativo e a hora de decolagem deverão ser anotados nos campos 7 – DEST e 8 – HORA em uma mesma linha. As demais operações deverão ser anotadas nas linhas seguintes, nos campos 6 – PROCED e 8 – HORA, utilizando-se uma linha para cada operação até a realização do pouso (ARR).

NOTA 4: Conforme citado no item 3.2.4.1, a operação TGL (toque e arremetida) deverá ser computada como 1 (um) único movimento de tráfego aéreo, jamais como 2 (dois) movimentos (um pouso e uma decolagem).

Exemplo 1: Aeronave decola e pouso em SBGL:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    |
|----------|---------------|-----------|------|----|--------|------|------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA |
| DEP      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | -      | SBGL | 1600 |
| TGL      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | SBGL   | -    | 1630 |
| TGL      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | SBGL   | -    | 1640 |
| ARR      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | SBGL   | -    | 1700 |

Exemplo 2: Aeronave decola e pouso em SBGL:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    |
|----------|---------------|-----------|------|----|--------|------|------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA |
| DEP      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | -      | SBGL | 1600 |
| LOW      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | SBGL   | -    | 1630 |
| ABA      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | SBGL   | -    | 1640 |
| ARR      | FAB8770       | FAB8770   | AS55 | M  | SBGL   | -    | 1700 |

NOTA 5: Quando os aeródromos de procedência e de destino forem diferentes e os abortos de pouso (ABA), passagens baixas (LOW), os toques e arremetidas (TGL) e pouso (ARR) forem realizados no aeródromo de destino, os campos 6 – PROCED e 8 – HORA deverão ser preenchidos, em linhas distintas, para cada operação realizada, até a realização do pouso final (ARR).

Exemplo: Aeronave decola de SBSC com pouso final em SBGL:

| 1        | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    |
|----------|---------------|-----------|------|----|--------|------|------|
| OPERAÇÃO | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA |
| TGL      | FAB2702       | FAB2702   | C208 | M  | SBSC   | -    | 1415 |

|            |         |         |      |   |             |   |             |
|------------|---------|---------|------|---|-------------|---|-------------|
| <b>TGL</b> | FAB2702 | FAB2702 | C208 | M | <b>SBSC</b> | - | <b>1433</b> |
| <b>ABA</b> | FAB2702 | FAB2702 | C208 | M | <b>SBSC</b> | - | <b>1440</b> |
| <b>LOW</b> | FAB2702 | FAB2702 | C208 | M | <b>SBSC</b> | - | <b>1645</b> |
| <b>ARR</b> | FAB2702 | FAB2702 | C208 | M | <b>SBSC</b> | - | <b>1700</b> |

NOTA 6: Quando o aeródromo onde ocorrerem os abortos de pouso (ABA), passagens baixas (LOW) ou os toques e arremetidas (TGL) for diferente dos aeródromos de destino e de procedência, deverão ser preenchidos os campos 6 – PROCED, 7 – DEST e 8 – HORA.

Exemplo: Aeronave decola de SBRJ com destino a SBJR, realizando TGL, ABA e LOW em SBGL.

| 1               | 2             | 3         | 4    | 5  | 6             | 7           | 8           |
|-----------------|---------------|-----------|------|----|---------------|-------------|-------------|
| <b>OPERAÇÃO</b> | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | <b>PROCED</b> | <b>DEST</b> | <b>HORA</b> |
| <b>TGL</b>      | PTWAC         | PTWAC     | BE30 | G  | <b>SBRJ</b>   | <b>SBJR</b> | <b>1415</b> |
| <b>TGL</b>      | PTWAC         | PTWAC     | BE30 | G  | <b>SBRJ</b>   | <b>SBJR</b> | <b>1433</b> |
| <b>ABA</b>      | PTWAC         | PTWAC     | BE30 | G  | <b>SBRJ</b>   | <b>SBJR</b> | <b>1440</b> |
| <b>LOW</b>      | PTWAC         | PTWAC     | BE30 | G  | <b>SBRJ</b>   | <b>SBJR</b> | <b>1645</b> |
| <b>TGL</b>      | PTWAC         | PTWAC     | BE30 | G  | <b>SBRJ</b>   | <b>SBJR</b> | <b>1700</b> |

NOTA 7: Quando os aeródromos de destino e de procedência forem diferentes e os abortos de pouso (ABA), passagens baixas (LOW) ou os toques e arremetidas (TGL) forem realizados no aeródromo de procedência, os campos 7 – DEST e 8 – HORA deverão ser preenchidos, pela TWR-GL, como uma decolagem e, nas linhas seguintes, os campos 7 – DEST e 8 – HORA deverão ser preenchidos a cada arremetida, passagem baixa ou toque e arremetida realizado.

Exemplo: Aeronave decola de SBGL com destino a SBSP, realizando TGL, ABA e LOW em SBGL.

| 1               | 2             | 3         | 4    | 5  | 6             | 7           | 8           |
|-----------------|---------------|-----------|------|----|---------------|-------------|-------------|
| <b>OPERAÇÃO</b> | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | <b>PROCED</b> | <b>DEST</b> | <b>HORA</b> |
| <b>DEP</b>      | OUROS11       | FAB2288   | E110 | M  | -             | <b>SBSP</b> | <b>1415</b> |
| <b>TGL</b>      | OUROS11       | FAB2288   | E110 | M  | -             | <b>SBSP</b> | <b>1433</b> |
| <b>ABA</b>      | OUROS11       | FAB2288   | E110 | M  | -             | <b>SBSP</b> | <b>1440</b> |
| <b>LOW</b>      | OUROS11       | FAB2288   | E110 | M  | -             | <b>SBSP</b> | <b>1645</b> |
| <b>TGL</b>      | OUROS11       | FAB2288   | E110 | M  | -             | <b>SBSP</b> | <b>1700</b> |

#### 4.2.1.11 Campo 9 – RWY

Preencher com no máximo quatro caracteres a identificação da CABECEIRA DA PISTA utilizada pela aeronave na decolagem (DEP), no pouso (ARR), no toque e arremetida (TGL), no aborto de pouso (ABA), na passagem baixa (LOW), no aborto de decolagem (ABD), no acidente (ACD) ou em qualquer outra situação em que seja necessário o registro da pista na operação.



Exemplo:

| 1               | 2             | 3         | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    | 9          |
|-----------------|---------------|-----------|------|----|--------|------|------|------------|
| <b>OPERAÇÃO</b> | IDENTIFICAÇÃO | MATRÍCULA | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA | <b>RWY</b> |
| <b>DEP</b>      | VRG0757       | PTMCD     | MD11 | S  | -      | SBBR | 1430 | <b>10</b>  |
| <b>ARR</b>      | MAR7076       | MAR7076   | BH06 | M  | SBCG   | -    | 1435 | <b>10</b>  |
| <b>QSO</b>      | PPVCX         | PPVCX     | AS50 | N  | SBRJ   | SBSP | 1500 | -          |
| <b>ABD</b>      | PTWAP         | PTWAP     | B733 | G  | -      | SBMT | 1505 | <b>15</b>  |
| <b>DEP</b>      | BRASA         | EBR2105   | HS50 | M  | -      | SBAF | 1530 | <b>15P</b> |
| <b>ARR</b>      | BRASA2        | EBR2105   | HS50 | M  | SBBR   | -    | 1532 | <b>15H</b> |
| <b>ABA</b>      | AGUIA5        | FAB2326   | E110 | M  | SBBR   | -    | 1534 | <b>10L</b> |
| <b>TGL</b>      | N712JK        | N712K     | C500 | X  | SBAF   | -    | 1540 | <b>10R</b> |

NOTA 1: No caso de a aeronave utilizar uma PISTA DE TAXI (taxiway) para pouso ou decolagem, deverá ser registrada a designação oficial prevista no Capítulo 2, do Manual Auxiliar de Rotas Aéreas - ROTAER.

NOTA 2: Para helicópteros que decolem ou pousem em HELIPONTOS ou no PÁTIO do aeródromo responsável pelo preenchimento, deverá constar no Campo 9 o número da pista em uso, acrescido da letra “H” ou “P”, significando, respectivamente, “HELIPONTO” ou “PÁTIO”. Nestes casos, as letras L (Left), C (Center) ou R (Right) correspondente à posição das pistas, NÃO deverão ser incluídas.

NOTA 3: Para helicópteros que decolem, pousem ou realizem outro tipo de operação em um PATIO ou HELIPONTO localizado fora da área do aeródromo responsável pelo preenchimento, no Campo 9 deverá constar a letra “P” ou “H”. Neste caso, o órgão ATS preencherá, ainda os Campos 6 - PROCED, 7 - DEST e 8 - HORA, com os indicativos de localidade do referido pátio ou heliponto, bem como, com o correspondente horário da operação.

Exemplo: Anotações da TWR-SC, no aeródromo de SBSC:

| 1        | 2                 | 3             | 4    | 5  | 6          | 7    | 8    | 9   |
|----------|-------------------|---------------|------|----|------------|------|------|-----|
| OPERAÇÃO | IDENTIFI<br>CAÇÃO | MATRÍCU<br>LA | TIPO | TV | PROCE<br>D | DEST | HORA | RWY |
| DEP      | BRASA 2           | EBR2105       | HS50 | M  | SBAF       |      | 1440 | 15H |
| ARR      | BRASA 2           | EBR2105       | HS50 | M  |            | SBBR | 1540 | 15P |
| QAY      | BRASA 3           | EBR2106       | HS50 | M  | SBAF       | SBJR | 1543 |     |

#### 4.2.1.12 Campo 10 – R.VOO

Este campo deverá ser preenchido, durante a operação de uma aeronave no aeródromo, com 2 (dois) caracteres, sendo:

- o primeiro para indicar a REGRA DE VOO utilizada pela aeronave, sendo V para VFR e I para IFR; e
- o segundo indicara a CONDIÇÃO METEOROLÓGICA do aeródromo, sendo V para VMC e I para IMC.

Assim, o campo 10 deverá ser preenchido com um dos seguintes códigos:

- a) VV = DEP ou ARR VFR, com o aeródromo operando VMC;
- b) VI = DEP ou ARR VFR, com o aeródromo operando IMC;
- c) IV = DEP ou ARR IFR, com o aeródromo operando VMC;
- d) II = DEP ou ARR IFR, com o aeródromo operando IMC.

Exemplos:

| 1          | 2       | 3        | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    | 9   | 10        |
|------------|---------|----------|------|----|--------|------|------|-----|-----------|
| OPERAÇÃO   | IDENT   | MATRÍCUL | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA | RWY | R.VOO     |
| <b>DEP</b> | VRG0757 | PTMCD    | MD11 | S  | -      | SBBR | 1430 | 10  | <b>VV</b> |
| <b>ARR</b> | MAR7076 | MAR7076  | BH06 | M  | SBCG   | -    | 1435 | 10  | <b>VI</b> |
| <b>ABD</b> | PTWAP   | PTWAP    | B733 | G  | -      | SBMT | 1505 | 15  | <b>IV</b> |
| <b>ABA</b> | AGUIA5  | FAB2326  | E110 | M  | SBBR   | -    | 1534 | 10  | <b>VV</b> |
| <b>TGL</b> | N712JK  | N712K    | C500 | X  | SBAF   | -    | 1540 | 10R | <b>II</b> |

NOTA: O código VI (DEP ou ARR VFR, com o aeródromo operando IMC) só deverá ser utilizado para as operações de aeronaves de asa rotativa ou para as operações VFR Especial de aeronaves de asa fixa.

#### 4.2.1.13 Campo 11 – INDICATIVO

Preencher com o indicativo operacional do controlador/operador titular da posição, com quatro caracteres, emitido pelo DECEA.

Exemplos:

| 1          | 2       | 3       | 4    | 5  | 6      | 7    | 8    | 9   | 10    | 11          |
|------------|---------|---------|------|----|--------|------|------|-----|-------|-------------|
| OPERAÇÃO   | IDENT   | MATRÍC  | TIPO | TV | PROCED | DEST | HORA | RWY | R.VOO | INDICATIVO  |
| <b>DEP</b> | VRG0757 | PTMCD   | MD11 | S  | -      | SBBR | 1430 | 10  | VV    | <b>FABI</b> |
| <b>ARR</b> | MAR7076 | MAR7076 | BH06 | M  | SBCG   | -    | 1435 | 10  | VI    | <b>FABI</b> |
| <b>QSO</b> | PPVCX   | PPVCX   | AS50 | N  | SBRJ   | SBSP | 1500 | -   | -     | <b>FABI</b> |
| <b>ABD</b> | PTWAP   | PTWAP   | B733 | G  | -      | SBMT | 1505 | 15  | IV    | <b>FABI</b> |
| <b>ABA</b> | AGUIA5  | FAB2326 | E110 | M  | SBBR   | -    | 1534 | 10  | VV    | <b>FABI</b> |
| <b>TGL</b> | N712JK  | N712K   | C500 | X  | SBAF   | -    | 1540 | 10R | II    | <b>FABI</b> |

#### 4.2.2 IEPV 100-35 - MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM TMA/CTR

Destina-se à coleta não automatizada de dados relativos ao movimento de tráfego aéreo em uma Área Terminal - TMA e Zona de Controle - CTR, na área de responsabilidade do órgão ATC.

##### 4.2.2.1 Responsabilidade

São responsáveis pelo preenchimento do IEPV100-35 os seguintes órgãos:

- a) APP, na correspondente área de responsabilidade; e
- b) ACC ou TWR, com atribuição de APP.

##### 4.2.2.2 Cabeçalho

Os campos do cabeçalho deverão ser preenchidos de acordo com o seguinte:

- a) ORGANIZAÇÃO: sigla do Órgão Regional do DECEA responsável pelo órgão ATS em pauta. Ex.: CINDACTA III;
- b) ÓRGÃO: abreviatura oficial do órgão ATS, seguida do designador local composto de duas letras; Ex.: APP-SV.
- c) MÊS: mês da ocorrência do movimento, por extenso;
- d) ANO: ano da ocorrência do movimento, com quatro caracteres; e
- e) RESPONSÁVEL: rubrica e nome legível do supervisor ou operador responsável pelo registro.

NOTA: Se militar, considerar graduação e nome de guerra; se civil, considerar apenas o nome principal.

Exemplo:

|  |  |
|--|--|
| <p>COMANDO DA AERONÁUTICA<br/>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO<br/>ESPAÇO AÉREO</p> <p><b>MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM<br/>TMA/CTR</b></p> | <p>ORGANIZAÇÃO: <u>CINDACTA III</u></p> <p>ÓRGÃO: <u>APP-SV</u></p> <p>MÊS: <u>JANEIRO</u> ANO: <u>2011</u></p> <p>RESPONSÁVEL: <b>CTA ROBERTA</b></p> |
|--|--|

#### 4.2.2.3 Campos 1 e 2

Destinam-se ao registro diário do número de aeronaves às quais foram prestados os seguintes serviços de APP:

- a) VIGILÂNCIA IFR;
- b) VIGILÂNCIA VFR;
- c) VETORAÇÃO;
- d) APROXIMAÇÃO PPI;
- e) APROXIMAÇÃO PAR;
- f) NÃO RADAR IFR; e
- g) NÃO RADAR VFR.

#### 4.2.2.4 Campo 3

TOTAL DE AERONAVES destina-se ao registro do total de aeronaves que receberam os serviços acima prestados na TMA/CTR, no dia considerado.

#### 4.2.2.5 Campo 4

TOTAL DE SERVIÇOS destina-se ao registro do total de serviços prestados na TMA/CTR, no dia considerado.

Exemplo: Para uma aeronave que recebeu um serviço NÃO RADAR IFR, um de VIGILÂNCIA IFR, um de VETORAÇÃO, seguido de um de APROXIMAÇÃO PPI, deverá ser registrado um serviço em cada um dos respectivos campos, 1 (um) registro no campo TOTAL DE AERONAVES e 4 (quatro) registros no campo TOTAL DE SERVIÇOS.

Outros Exemplos:

| D<br>I<br>A | 1             |     |           |             |     | 2         |     | 3                  | 4                 |
|-------------|---------------|-----|-----------|-------------|-----|-----------|-----|--------------------|-------------------|
|             | SERVIÇO RADAR |     |           |             |     | NÃO RADAR |     | TOTAL DE AERONAVES | TOTAL DE SERVIÇOS |
|             | VIGILANCIA    |     | VETORAÇÃO | APROXIMACAO |     | IFR       | VFR |                    |                   |
|             | IFR           | VFR |           | PPI         | PAR |           |     |                    |                   |
| 1           | 1             | -   | 1         | 1           | -   | 1         | -   | 1                  | 4                 |
| 2           | -             | 3   | -         | -           | -   | -         | -   | 3                  | 3                 |
| 3           | -             | -   | 1         | 2           | -   | -         | -   | 2                  | 3                 |
| 4           | -             | -   | -         | -           | -   | 10        | 23  | 33                 | 33                |
| 5           | 34            | 2   | -         | -           | -   | 12        | 4   | 34                 | 52                |

#### 4.2.3 IEPV 100-36 - MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM FIR

Destina-se à coleta não automatizada de dados relativos ao movimento de tráfego aéreo em Região de Informação de Voo - FIR, na área de responsabilidade do órgão ATC.

##### 4.2.3.1 Responsabilidade

Será preenchido, quando aplicável, pelos seguintes órgãos:

- ACC; ou
- APP ao qual tenha sido delegada a atribuição de prestar tal serviço dentro de determinado espaço aéreo.

##### 4.2.3.2 Cabeçalho

Os campos do cabeçalho deverão ser preenchidos, de acordo com o seguinte:

- ORGANIZAÇÃO: sigla da Organização Regional à qual o órgão ATC está subordinado. ex.: CINDACTA I;
- ÓRGÃO: abreviatura oficial do órgão ATC, ex.: ACC;
- FIR: preencher com as duas letras designadoras da FIR, ex.: BS;
- ESPAÇO: preencher I para espaço aéreo inferior ou S para superior;
- REG VOO: preencher I para voo IFR; V para VFR; Y para um voo misto (primeiro IFR e, em seguida, VFR) e Z para um voo misto (primeiro VFR e, em seguida, IFR), de acordo com a página 10 (2.2.2 ITEM 8 REGRAS E TIPO DO VOO), do MCA 100-11 - Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo, de 08 ABR 2010;
- DATA: data da ocorrência do movimento (DD/MM/AAAA);
- Nº: numeração sequencial das páginas dos IEPV utilizados a cada dia; e

- h) **RESPONSÁVEL:** rubrica e nome legível do supervisor ou operador responsável pelo registro: se militar, considerar graduação e nome de guerra; se civil, considerar apenas o nome principal.

Exemplo:

|  |  |
|--|--|
| <b>COMANDO DA AERONÁUTICA</b><br><b>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO</b><br><b>ESPAÇO AÉREO</b><br><br><b>MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO EM</b><br><b>FIR</b> | <b>ORGANIZAÇÃO:</b> <u>CINDACTA I</u><br><b>ÓRGÃO:</b> <u>ACC</u><br><b>FIR:</b> <u>BS</u> <b>ESPAÇO:</b> <u>S</u> <b>REG VOO:</b> <u>I</u><br><b>DATA:</b> <u>01/01/2011</u> <b>Nº:</b> <u>05</u><br><b>RESPONSÁVEL:</b> <b>SO F. MACHADO</b> |
|--|--|

#### 4.2.3.3 Preenchimento dos demais campos do IEPV 100-36

O movimento de aeronaves às quais foram prestados os diversos serviços de ACC deverá ser registrado, diariamente, observando-se a definição dos campos, conforme a seguir:

- a) **AEROVIA (AWY)**

Nome da aerovia, da rota de assessoramento, da rota de informação de voo ou da rota de navegação de área, com, no máximo, cinco caracteres, de acordo com as **CARTAS DE ROTA (ERC)**.

- b) **TRECHO**

Nome do trecho especificado nas **ERC**.

- c) **QUANTIDADE**

Total de voos no trecho.

Exemplo 1:

Os voos em rota **ATS** terão seus trechos preenchidos com fixos compulsórios especificados nas **ERC**.

| <b>AWY</b> | <b>TRECHO</b> |
|------------|---------------|
| W50        | ASGAT/VALDA   |

Exemplo 2:

Os voos em rotas **ATS** que cruzem mais de uma **FIR** terão seus trechos preenchidos dentro dos limites de cada **FIR**, limites esses especificados nas **ERC**.

- a) **FIR MANAUS**

| <b>AWY</b> | <b>TRECHO</b> |
|------------|---------------|
| UW33       | NATAL/SLI     |

- b) **FIR BRASÍLIA**

| <b>AWY</b> | <b>TRECHO</b> |
|------------|---------------|
| UA314      | RIQUE/CRAVO   |

## Exemplo 3:

Os voos fora de aerovia terão o campo AWY preenchido com a abreviatura DCT e seus trechos preenchidos com os indicadores de localidade dos aeródromos de origem e destino, de acordo com o ROTAER, separados por uma barra inclinada (/).

NOTA: Caso não haja indicador de localidade, o nome do aeródromo deverá ser preenchido com ZZZZ, conforme a seguir:

| AWY | TRECHO    |
|-----|-----------|
| DCT | SBBQ/SBGW |
| DCT | SWKN/ZZZZ |

## Exemplo 4:

Os voos que decolem de aeródromos situados dentro da TMA/CTR terão seus trechos preenchidos entre o limite da TMA/CTR, identificado por um FIXO/RDL/QDR/QDM e a rota considerada.

| AWY   | TRECHO         |
|-------|----------------|
| UA302 | BITAK/ETANO    |
| G678  | MRC075025/SBGW |
| DCT   | BOTOM/SDMC     |

## Exemplo 5:

Os voos que se destinem a aeródromos situados dentro da TMA/CTR terão seus trechos preenchidos entre a rota considerada e o limite da TMA/CTR, identificado por um FIXO/RDL/QDR/QDM.

| AWY   | TRECHO      |
|-------|-------------|
| UA302 | ETANO/BITAK |
| DCT   | SDRS/KONKO  |

## Exemplo 6:

Os voos em rota realizados inicialmente fora da AWY e posteriormente dentro da AWY terão suas informações preenchidas com o indicador de localidade do aeródromo de decolagem, seguido do trecho no qual houve a interceptação da AWY.

| AWY | TRECHO           |
|-----|------------------|
| W50 | SBBQ/ESORA/TOGON |
| W49 | SBFU/TARSO/LUNAT |

## Exemplo 7:

Os voos em rota realizados inicialmente dentro da AWY e posteriormente fora da AWY terão suas informações preenchidas com o trecho no qual houve o abandono da AWY e o indicador de localidade do aeródromo de destino.

| AWY  | TRECHO            |
|------|-------------------|
| G678 | GINGA/NEBUS/SNZR  |
| G449 | MIKEL/IRINOS/SWKN |

Os voos fora de rotas ATS que cruzem mais de uma FIR exigirão que cada ACC preencha o IEPV 100-36, relativo ao seu espaço aéreo.

Neste caso, caberá ao ACC de origem o registro do indicador de localidade do aeródromo de decolagem e o indicador de localidade da respectiva FIR, separados por uma barra inclinada (/), e ao ACC adjacente o indicador de localidade da FIR e o indicador de localidade do aeródromo de destino, também separados por uma barra inclinada (/).

Caso não haja indicador de localidade, o nome do aeródromo deverá ser preenchido com ZZZZ.

Exemplo: Aeronave decola de SBIT, na FIR BS, com destino a FIR CW, para um aeródromo sem indicador de localidade.

ACC BRASÍLIA

|            |               |
|------------|---------------|
| <b>AWY</b> | <b>TRECHO</b> |
| DCT        | SBIT/SBBS     |

ACC CURITIBA

|            |               |
|------------|---------------|
| <b>AWY</b> | <b>TRECHO</b> |
| DCT        | SBCW/ZZZZ     |

#### 4.2.4 IEPV 100-39 – CONDIÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO

Destina-se à coleta não automatizada de dados relativos à condição operacional de aeródromo.

##### 4.2.4.1 Responsabilidade

Será preenchido, quando aplicável, pelos seguintes órgãos:

- a) TWR;
- b) APP ao qual tenha sido delegada a atribuição de prestar serviço em aeródromo;
- c) ECM;
- d) EPTA CAT “A”;
- e) EPTA CAT “ESP”; e
- f) Aeródromos de interesse do DECEA.

##### 4.2.4.2 Cabeçalho

Preencher, obrigatoriamente, de acordo com o seguinte:

- a) ORGANIZAÇÃO: sigla da Organização Regional do DECEA, da INFRAERO ou da entidade à qual o órgão ATS ou o aeródromo está subordinado;
- b) ÓRGÃO: abreviatura oficial do órgão ATS, seguida do designador local, composto de 2 (duas) letras, ou o designador oficial do aeródromo composto por 4 (quatro) letras;
- c) MÊS/ANO: mês e ano de registro da Condição Operacional do Aeródromo (mês/AAAA);

- d) Nº: numeração sequencial das folhas utilizadas a cada dia; e
- e) RESPONSÁVEL: rubrica e nome legível do supervisor ou operador responsável pelo registro: se militar, considerar graduação e nome de guerra; se civil, considerar apenas o nome principal.

Exemplo:

|  |  |
|--|--|
| <p>COMANDO DA AERONÁUTICA<br/>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO<br/>ESPAÇO AÉREO</p> <p><b>CONDIÇÃO OPERACIONAL DE<br/>AERÓDROMO</b></p> | <p>ORGANIZAÇÃO: <u>CINDACTA III</u><br/>ÓRGÃO: <u>TWR-RF</u><br/>MÊS/ANO: <u>MARÇO/2011</u>Nº: <u>01</u><br/>RESPONSÁVEL: 2S MARQUES</p> |
|--|--|

#### 4.2.4.3 Preenchimento dos demais campos do IEPV 100-39

A CONDIÇÃO OPERACIONAL DO AERÓDROMO deverá ser registrada, diariamente, observando-se a definição dos campos, conforme a seguir:

- a) DNT = aeródromo desinterditado;
- b) INT = aeródromo interdito;
- c) PRT = aeródromo praticável;
- d) IMP = aeródromo impraticável; e
- e) RWY = pista(s) envolvida(s) com a PRT ou a IMP.

Estes campos serão preenchidos sempre que as condições operacionais do aeródromo forem alteradas, considerando-se o seguinte:

- a) para o registro do primeiro movimento diário, os campos deverão ser preenchidos somente quando a condição operacional for IMP (IMPRATICÁVEL) ou INT (INTERDITADO);
- b) o registro da DATA no Campo 1 deverá ser no formato DD/MM/AAAA e o registro da HORA no formato HHMM;
- c) os Campos 2 a 5 deverão ser preenchidos utilizando-se uma linha para o registro de início da condição operacional e uma outra linha para o seu término;
- d) o registro de horário deve considerar que o dia se inicia na hora 0000 e termina na hora 2359, não existindo a hora 2400;
- e) o Campo 6 (RWY) só deverá ser preenchido em complemento ao campo 4 (PRT) ou ao campo 5 (IMP), para identificar a(s) cabeceira(s) envolvida(s); e
- f) nos casos de INT e DNT do aeródromo, não será necessária a especificação da pista no Campo 6 (RWY).

NOTA: Nos casos de se aproveitar a mesma folha do IEPV para registro de Condição Operacional de mais de um dia, os mesmos deverão ser separados por data, no formato DD/MM/AAAA, conforme exemplo a seguir:



Exemplo:

| 1                       | 2    | 3    | 4    | 5    | 6   |
|-------------------------|------|------|------|------|-----|
| DATA                    | DNT  | INT  | PRT  | IMP  | RWY |
| 12/02/2011              |      |      |      | 1201 | 10  |
| 12/02/2011              | 1354 |      | 1354 |      | 10  |
| 12/02/2011              |      |      |      | 1400 | -   |
| 12/02/2011              |      |      | 1445 |      | -   |
| <b>DATA: 13/02/2011</b> |      |      |      |      |     |
| 13/02/2011              |      | 1000 |      |      | -   |
| 13/03/2011              | 1045 |      |      |      | -   |
| 13/03/2011              |      |      |      | 1134 | 28  |
| 13/03/2011              |      |      | 1155 |      | 28  |

#### 4.2.5 IEPV 100-40 – CONDIÇÃO METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO

Destina-se à coleta não automatizada de dados referentes à condição meteorológica de aeródromo, relativa aos períodos em que são realizadas operações aéreas abaixo dos mínimos meteorológicos previstos na legislação em vigor.

##### 4.2.5.1 Responsabilidade

Será preenchido, quando aplicável, pelos seguintes órgãos:

- a) TWR;
- b) APP ao qual tenha sido delegada a atribuição de prestar serviço em aeródromo;
- c) ECM;
- d) EPTA CAT “A”;
- e) EPTA CAT “ESP”; e
- f) Aeródromos de interesse do DECEA.

##### 4.2.5.2 Cabeçalho

Preencher, obrigatoriamente, de acordo com o seguinte:

- a) ORGANIZAÇÃO: sigla da Organização Regional do DECEA ou da entidade à qual o órgão ATS ou o aeródromo está subordinado;
- b) ÓRGÃO: abreviatura oficial do órgão ATS seguida do designador local, composto por 2 (duas) letras, ou o designador oficial do aeródromo composto por 4 (quatro) letras;
- c) MÊS/ANO: mês e ano de registro da Condição Meteorológica do Aeródromo (MM/AAAA);
- d) Nº: numeração sequencial das folhas utilizadas a cada dia; e
- e) RESPONSÁVEL: rubrica e nome legível do supervisor ou controlador/operador responsável pelo registro: se militar, considerar graduação e nome de guerra; se civil, considerar apenas o nome principal.

Exemplo:

|  |  |
|--|--|
| <p>COMANDO DA AERONÁUTICA<br/>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO<br/>ESPAÇO AÉREO</p> <p><b>CONDIÇÃO METEOROLÓGICA DE<br/>AERÓDROMO</b></p> | <p>ORGANIZAÇÃO: <u>CINDACTA III</u><br/>ÓRGÃO: TWR-RF<br/>MÊS/ANO: <u>MARÇO/2011</u> Nº: <u>01</u><br/>RESPONSÁVEL: <b>CTA ROBERTA</b></p> |
|--|--|

#### 4.2.5.3 Preenchimento Dos Demais Campos Do IEPV 100-40

No que se refere à CONDIÇÃO METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO, devem ser observados os mínimos meteorológicos estabelecidos na ICA 100-12 – Regras do Ar e ICA 100-37 - Serviços de Tráfego Aéreo, no AIP-MAP e no Modelo Operacional do órgão em questão.

Com base nesses parâmetros, e em estreita coordenação com o observador meteorológico, os controladores ou demais operadores do aeródromo deverão estar atentos às variações da CONDIÇÃO METEOROLÓGICA OPERACIONAL reinante nos setores destinados às saídas e chegadas das aeronaves, de modo a registrarem a ocorrência desses eventos.

Os Campos de 1 a 6 desse impresso deverão ser preenchidos conforme descrito a seguir:

- a) DATA = data de ocorrência da condição meteorológica operacional;
- b) VMC = horário de início em que o aeródromo passa a operar em condição meteorológica visual;
- c) IMC = horário de início em que o aeródromo passa a operar em condição meteorológica por instrumento;
- d) MA = horário de início em que o aeródromo passa a operar em condição meteorológica abaixo dos mínimos, apenas para POUSO IFR. Tal situação indica que, excepcionalmente, as operações de DECOLAGEM poderão ser realizadas em IMC;
- e) MD = horário de início em que o aeródromo passa a operar em condição meteorológica abaixo dos mínimos, apenas para DECOLAGEM IFR. Tal situação indica que, excepcionalmente, as operações de POUSO poderão ser realizadas em IMC; e
- f) MG = horário de início em que o aeródromo passa a operar em condição meteorológica abaixo dos mínimos para todas as operações em GERAL (POUSO e DECOLAGEM), sob IMC. Tal situação indica que as operações de POUSO e DECOLAGEM estão suspensas no aeródromo.

Esses campos serão preenchidos sempre que as condições meteorológicas do aeródromo forem alteradas, considerando-se que:

- a) o registro de horário correto deve considerar que o dia se inicia na hora 0000 e termina na hora 2359, não existindo a hora 2400;
- b) deverá ser utilizada apenas uma linha para os registros de cada alteração na condição meteorológica do aeródromo, em ordem cronológica, sendo linhas distintas para o início e o término dos eventos;

- c) o INÍCIO de cada nova condição meteorológica do aeródromo caracteriza o TÉRMINO da condição anterior; e
- d) por ocasião do início de cada dia é DISPENSÁVEL o registro de VMC quando não houver restrição meteorológica para as operações de POUSO e DECOLAGEM de aeronaves no aeródromo.

NOTA: No caso de se aproveitar a mesma folha do IEPV para registros de dias distintos, os mesmos deverão ser separados por data, no formato DD/MM/AAAA, conforme a seguir:

| 1                       | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    |
|-------------------------|------|------|------|------|------|
| DATA                    | VMC  | IMC  | MA   | MD   | MG   |
| 12/02/2010              |      | 1201 |      |      |      |
| 12/02/2010              |      |      | 1218 |      |      |
| 12/02/2010              | 1250 |      |      |      |      |
| <b>DATA: 13/02/2010</b> |      |      |      |      |      |
| 13/02/2010              |      | 1412 |      |      |      |
| 13/02/2010              |      |      | 1430 |      |      |
| 13/02/2010              |      |      |      |      | 1442 |
| 13/02/2010              |      |      |      | 1455 |      |
| 13/02/2010              |      | 1505 |      |      |      |
| 13/02/2010              | 1803 |      |      |      |      |
| <b>DATA: 14/02/2010</b> |      |      |      |      |      |
| 14/02/2010              | 1751 |      |      |      |      |
| 1                       | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    |
| DATA                    | VMC  | IMC  | MA   | MD   | MG   |
| 14/02/2010              |      | 1810 |      |      |      |
| 14/02/2010              |      |      |      | 1819 |      |
| 1                       | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    |
| DATA                    | VMC  | IMC  | MA   | MD   | MG   |
| 14/02/2010              |      |      |      |      | 1925 |
| 14/02/2010              |      | 1955 |      |      |      |
| 14/02/2010              | 2335 |      |      |      |      |
| <b>DATA: 15/02/2010</b> |      |      |      |      |      |
| 15/01/2010              |      | 0455 |      |      |      |
| 15/02/2010              |      |      | 0635 |      |      |
| 15/02/2010              |      |      |      |      | 1031 |
| 15/02/2010              |      |      |      | 1044 |      |
| 15/02/2010              |      | 1058 |      |      |      |
| 15/02/2010              | 1115 |      |      |      |      |

## **5 INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**

Sempre que julgadas pertinentes, informações complementares, referentes ao movimento de tráfego aéreo do Aeródromo, TMA/CTR ou FIR, deverão ser registradas no verso do respectivo IEPV, pelo supervisor, controlador ou operador e, após analisadas, deverão ser inseridas no Livro de Registro de Ocorrências do órgão operacional para as providências decorrentes.

## 6 PRAZOS PARA REMESSA, VALIDAÇÃO, EFETIVAÇÃO E RETIRADA DE INCONSISTÊNCIAS

A fim de que o CGNA possa processar, consolidar e disponibilizar, em tempo útil, os dados de tráfego aéreo aos usuários do SISCEAB, os órgãos envolvidos deverão cumprir as seguintes tarefas e prazos:

| FORMA DE COLETA DOS DADOS | ÓRGÃO RESPONSÁVEL                       | AÇÃO   | DATA LIMITE  |
|---------------------------|---|--|--|
| MANUAL (IEPV)             | ÓRGÃO ATS OU Administrador de AERÓDROMO | RETIRADA DE INCONSISTÊNCIAS E REMESSA DOS DADOS IEPV PARA O ÓRGÃO REGIONAL (SRPV ou CINDACTA ) | 2º DIA ÚTIL SUBSEQUENTE AO MÊS DA COLETA DE DADOS  |
| MÓDULO OFF-LINE           | ÓRGÃO ATS                               | RETIRADA DE INCONSISTÊNCIAS E REMESSA DOS DADOS PARA O CGNA.                                   |  |
| MANUAL OU MÓDULO OFF-LINE | ORGANIZAÇÃO REGIONAL                    | RETIRADA DE INCONSISTÊNCIAS, VALIDAÇÃO E EFETIVAÇÃO DE DADOS.                                  | 5º DIA SUBSEQUENTE AO MÊS DA COLETA DE DADOS       |
| AUTOMATIZADO              | ÓRGÃO ATC                               | REMESSA DOS DADOS PARA O CGNA (DO 4.4).  | 2ª DIA ÚTIL SUBSEQUENTE À COLETA DIÁRIA DOS DADOS  |
|                           | ORGANIZAÇÃO REGIONAL                    | RETIRADA DE INCONSISTÊNCIAS.   | 7º DIA SUBSEQUENTE À REMESSA DOS DADOS PARA O CGNA |

NOTA: Os dados impressos no IEPV 100-34, 100-35, 100-36, 100-39 e 100-40 deverão ser arquivados pelo órgão responsável pela coleta dos dados, por um período mínimo de 2 (dois) meses, a contar da data de remessa à Organização Regional ou ao CGNA.

## **7 DISPOSIÇÕES FINAIS**

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

**7.2** Os casos não previstos nesta Circular serão submetidos ao Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Sistemas de gestão da qualidade - Fundamentos e Vocabulário: NBR ISO 9000:2005*. [Rio de Janeiro], dez. 2005.

\_\_\_\_\_. *Sistemas de Gestão da Qualidade - Requisitos: NBR ISO 9001:2008*. [Rio de Janeiro], nov. 2008.













