

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

ICA 53-2

**SALA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA
(SALA AIS)**

2015

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



INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

ICA 53-2

**SALA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA
(SALA AIS)**

2015

Serviço de Informação Aeronáutica

SALA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (SALA AIS)

A ICA 53-2, aprovada pela Portaria DECEA N° 94/DGCEA, de 15 de abril de 2015, é assim modificada:

1 SUBSTITUIÇÃO DE PÁGINAS

RETIRE	ANO	COLOQUE	ANO
8	2015	8	2015
9	2015	9	2015
10	2015	10	2015
21	2015	21	2015
22	2015	22	2015
23	2015	23	2015
24	2015	24	2015
33	2015	33	2015
41	2015	41	2015
42	2015	42	2015
46	2015	46	2015
47	2015	47	2015

2 CORREÇÃO

PÁGINA	ITEM	ALÍNEA
8	1.2	FPC (exclusão)
9	1.2	MLS, sigla repetida (exclusão)
10 (formatação)		
21	4.1.5	a) e b) (modificações)
22	4.1.5	c) (exclusão)
22	4.1.7 (modificação)	
22	4.1.10	c) (modificação)

23 (formatação)		
24 (formatação)		
33	6.2.3 (modificação)	
41	9.5.1	Nota 2 (modificação)
42	9.9.1 (modificação)	
42	9.9.5 (modificação)	
46	Anexo A	Item 3 (exclusão)
47 (formatação)		

3 ARQUIVO

Depois de efetuar as substituições, archive esta folha após a página de rosto da publicação original.

4 APROVAÇÃO

Portaria DECEA N° 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.



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

PORTARIA DECEA Nº 397/DGCEA, DE 16 DE OUTUBRO DE 2015.

Aprova a 1ª modificação da ICA 53-2
“Sala de Informação Aeronáutica (Sala
AIS)”.

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 1ª modificação da ICA 53-2 “Sala de Informação Aeronáutica (Sala AIS)”, aprovada pela Portaria DECEA Nº 94/DGCEA, de 15 de abril de 2015.

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

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

(Publicada no BCA nº 199, de 28 de outubro de 2015)



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

PORTARIA DECEA Nº 94/DGCEA, DE 15 DE ABRIL DE 2015.

Aprova a reedição da ICA 53-2, que disciplina as atividades da Sala de Informação Aeronáutica (Sala AIS).

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 reedição da ICA 53-2 “Sala de Informação Aeronáutica (Sala AIS)”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 94/DGCEA, de 15 de abril de 2014, publicada no BCA nº 74, de 22 de abril de 2015.

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

(Publicada no BCA nº 074, de 22 de abril de 2015)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
1.2 <u>ABREVIATURAS E SIGLAS</u>	7
1.3 <u>CONCEITUAÇÃO</u>	10
1.4 <u>ÂMBITO</u>	14
2 SALA AIS DE AERÓDROMO	15
2.1 <u>LOCALIZAÇÃO</u>	15
2.2 <u>ESPAÇO FÍSICO</u>	15
2.3 <u>IDENTIFICAÇÃO</u>	15
2.4 <u>MATERIAL</u>	16
2.5 <u>ZONA SERVIDA</u>	16
2.6 <u>CATEGORIZAÇÃO</u>	17
2.7 <u>SUBORDINAÇÃO</u>	18
2.8 <u>IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO</u>	18
3 OBTENÇÃO DA INFORMAÇÃO	19
3.1 <u>MEIOS DE COMUNICAÇÕES</u>	19
3.2 <u>FONTES DE INFORMAÇÕES</u>	19
3.3 <u>INFORMAÇÕES PRESTADAS EM UMA SALA AIS</u>	19
4 EXPOSIÇÃO DA INFORMAÇÃO	21
4.1 <u>DISPONIBILIDADE DE PUBLICAÇÕES</u>	21
4.2 <u>SOLICITAÇÃO DE PUBLICAÇÕES</u>	23
4.3 <u>INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO</u>	24
4.4 <u>FORMULÁRIO DE REGISTRO DE INFORMAÇÃO</u>	25
4.5 <u>OUTROS FORMULÁRIOS RECEBIDOS DOS USUÁRIOS</u>	25
5 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO	26
5.1 <u>ATENDIMENTO AO USUÁRIO</u>	26
5.2 <u>INFORMAÇÃO COMPLETA</u>	26
5.3 <u>GRAU DE FAMILIARIZAÇÃO DO PILOTO COM A ROTA</u>	26
5.4 <u>INFORMAÇÃO VERBAL</u>	26
5.5 <u>COMUNICAÇÃO VERBAL COM TRIPULAÇÕES</u>	29
5.6 <u>LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)</u>	29
5.7 <u>LIVRO DE RECLAMAÇÕES E SUGESTÕES (LRS)</u>	29
5.8 <u>SISTEMAS AUTOMATIZADOS</u>	29
5.9 <u>BOLETIM DE INFORMAÇÃO PRÉVIA AO VOO (PIB)</u>	31
6 PLANO DE VOO E ATUALIZAÇÕES CORRESPONDENTES	32
6.1 <u>PROCEDIMENTOS</u>	32
6.2 <u>AÇÕES DO OPERADOR DA SALA AIS DE AERÓDROMO</u>	32
6.3 <u>RECEPÇÃO POR TELEFONE OU FAC-SÍMILE</u>	34
7 COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES	37
7.1 <u>COM OS ÓRGÃOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA</u>	37
7.2 <u>COM OS ÓRGÃOS DE TRÁFEGO AÉREO E DE SALVAMENTO E CONTRAINCÊNDIO</u>	37
7.3 <u>COM OUTROS ÓRGÃOS DO AERÓDROMO</u>	37
7.4 <u>COM OS ÓRGÃOS ENVOLVIDOS COM A OPERAÇÃO DE AERONAVE PRESIDENCIAL</u>	37
7.5 <u>EM CASO DE ACIDENTE COM AERONAVE</u>	37
8 FAMILIARIZAÇÃO COM A ÁREA DE ATUAÇÃO	38

8.1 ASPECTOS PRINCIPAIS	38
9 SALA AIS DE ÓRGÃO ATC	40
9.1 LOCALIZAÇÃO	40
9.2 ESPAÇO FÍSICO	40
9.3 MATERIAL	40
9.4 ATRIBUIÇÕES	40
9.5 ÁREA DE ATUAÇÃO	41
9.6 SUBORDINAÇÃO	41
9.7 MEIOS DE COMUNICAÇÕES	42
9.8 FONTES DE INFORMAÇÕES	42
9.9 DISPONIBILIDADE DE PUBLICAÇÕES	42
9.10 INSTRUÇÃO VERBAL	43
9.11 LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)	43
9.12 ARQUIVAMENTO DE DOCUMENTOS	43
10 DISPOSIÇÕES FINAIS	44
REFERÊNCIAS	45
Anexo A – Publicações necessárias a uma Sala AIS	46
Anexo B – Informação posterior ao voo sobre inoperâncias ou deficiência no funcionamento de auxílios à navegação aérea e das comunicações terra-avião	48
Anexo C – Formulário de registro de informação	49
Anexo D – Formulário de boletim de informação prévia ao voo	51
Anexo E – Painel informativo (modelo)	52

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução tem por finalidade estabelecer os critérios e os procedimentos básicos para a estruturação e a operação de uma Sala AIS, bem como a sua utilização pelos usuários.

1.2 ABREVIATURAS E SIGLAS

Para os fins desta Instrução, as abreviaturas e siglas abaixo apresentadas têm os significados que lhes seguem:

ACC	- Centro de Controle de Área
AFTN	- Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas
AGA	- Aeródromos, Rotas Aéreas e Auxílios Terrestres
AIC	- Circular de Informação Aeronáutica
AIP	- Publicação de Informação Aeronáutica
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
AISWEB	- Informações Aeronáuticas Oficiais na WEB
AIRAC	- Regulação e Controle de Informação Aeronáutica
AMHS	- Sistema de Tratamento de Mensagens Aeronáuticas
ARC	- Carta de Área
ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
ATM	- Gerência de Tráfego Aéreo
ATS	- Serviços de Tráfego Aéreo
CAP	- Carta Aeronáutica de Pilotagem – OACI 1:250.000
CCAM	- Centro de Comutação Automática de Mensagens
CENIPA	- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CGN	- Centro Geral de NOTAM
CHG	- Mensagem de Modificação
CIAP	- Carta Imagem Aeronáutica de Pilotagem
CINAV	- Carta Imagem de Navegação Aérea Visual
CINDACTA	- Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CIRCEA	- Circular Normativa do Controle do Espaço Aéreo
CIRTRAF	- Circular Normativa de Tráfego Aéreo

CMA	- Centro Meteorológico de Aeródromo
CNAV	- Carta de Navegação Aérea Visual – OACI 1:500.000
CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Voo
CNS	- Comunicações, Navegação e Vigilância
COM	- Comunicações
COMAR	- Comando Aéreo Regional
CONFAC	- Controle e Fiscalização da Aviação Civil
CRN	- Centro Regional de NOTAM
CTG	- Cartografia
CTR	- Zona de Controle
D-CCO	- Divisão de Coordenação e Controle (SDOP/DECEA)
DCERTA	- Sistema Decolagem Certa
DLA	- Mensagem de Atraso
DME	- Equipamento Radiotelemétrico
DOV	- Despachante Operacional de Voo
DTCEA	- Destacamento de Controle do Espaço Aéreo
EAC	- Espaço Aéreo Condicionado
ENRC	- Carta de Rotas
EPTA	- Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo
ETA	- Hora Estimada de Chegada
FCA	- Folheto do Comando da Aeronáutica
FIR	- Região de Informação de Voo
FPL	- Plano de Voo Apresentado
GABAER	- Gabinete do Comandante da Aeronáutica
GBAS	- Sistema de Aumentação Baseado em Satélite
GEDEC	- Declaração Geral
GNSS	- Sistema Global de Navegação por Satélite
GSIPR	- Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República
GTE	- Grupo de Transporte Especial
IAIP	- Documentação Integrada de Informação Aeronáutica
ICA	- Instrução do Comando da Aeronáutica
IEPV	- Impresso Especial de Proteção ao Voo
IFR	- Regras de Voo por Instrumentos
ILS	- Sistema de Pouso por Instrumentos

ISE	- Mensagem de Isenção de Tarifa
LRO	- Livro de Registro de Ocorrências
LRS	- Livro de Reclamações e Sugestões
MET	- Meteorologia
METAR	- Informe Meteorológico Aeronáutico Regular
MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
MLS	- Sistema de Pouso por Micro-ondas
MOV	- Mensagem de Movimento de Aeronave
MSG	- Mensagem
MTE	- Mensagem de Transporte Especial
NDB	- Radiofarol Não-direcional
NOF	- Centro Internacional de NOTAM
NOTAM	- Aviso para o Aeronavegante
OACI	- Organização de Aviação Civil Internacional
PAR	- Radar de Aproximação de Precisão
PIB	- Boletim de Informação Prévia ao Voo
PLN	- Plano de Voo
PSNA	- Provedor de Serviço de Navegação Aérea
PVC	- Plano de Voo Completo
PVS	- Plano de Voo Simplificado
RCSV	- Relatório Confidencial de Segurança de Voo
REDEMET	- Rede de Meteorologia do Comando da Aeronáutica
RELPREV	- Relatório de Prevenção de Acidente
RMK	- Observação
ROTAER	- Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas
RQA	- Envio de Boletim por Localidade via AFTN
RVR	- Alcance Visual na Pista
SAIS	- Sistema Automatizado de Sala AIS
SAR	- Busca e Salvamento
SBAS	- Sistema de Aumentação Baseado em Satélite
SDOP	- Subdepartamento de Operações do DECEA
SICONFAC	- Sistema Integrado de Controle e Fiscalização da Aviação Civil
SID	- Saída Padrão por Instrumento
SIGMET	- Informação Meteorológica Significativa
SIPAER	- Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

SISCEAB	- Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SPECI	- Informação Meteorológica Aeronáutica Especial Seleccionada
SRE	- Radar de Vigilância que faz parte do Sistema de Radar para aproximação de precisão
SRPV-SP	- Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo
SSR	- Radar Secundário
SUP	- Suplemento AIP
TAF	- Previsão de Aeródromo
TCA	- Tabela do Comando da Aeronáutica
TEND	- Previsão do Tipo Tendência
UTC	- Tempo Universal Coordenado
VFR	- Regras de Voo Visual
VHF	- Frequência muito Alta
VOR	- Radiofarol Omnidirecional em VHF
WAC	- Carta Aeronáutica Mundial – OACI 1:1.000.000

(NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

1.3 CONCEITUAÇÃO

1.3.1 AERÓDROMO

Toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

1.3.2 AEROPORTO

Aeródromo público dotado de instalações e facilidades para o apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

1.3.3 AEROPORTO INTERNACIONAL

Todo aeródromo designado para ser utilizado como aeroporto de entrada ou saída para o tráfego aéreo internacional, onde se consideram os trâmites de alfândega, imigração, saúde pública, fiscalização veterinária e fitossanitária e procedimentos similares.

1.3.4 AIC

Publicação que contém informação que não requeira a expedição de um NOTAM nem a inclusão na AIP, mas que se relaciona com a segurança do voo, com a navegação aérea, ou com assuntos de caráter técnico, administrativo ou legislativo.

1.3.5 AIP

Publicação editada por um país, ou com sua autorização, que contém informação aeronáutica de caráter duradouro indispensável à navegação aérea.

1.3.6 AIRAC

Sistema que tem por objetivo a notificação antecipada, baseada em datas comuns de entrada em vigor, das circunstâncias que requeiram mudanças nos métodos operacionais ou nos procedimentos.

1.3.7 AIS

Serviço criado com o fim de reunir, compilar, editar e divulgar informações ou dados aeronáuticos relativos ao território de um país e às áreas fora dele, em que o país seja responsável pelo serviço de tráfego aéreo por acordo internacional.

1.3.8 AISWEB

O AISWEB é a fonte oficial de informação aeronáutica em meio digital produzida pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

1.3.9 ÁREA DE ATUAÇÃO

Área sob responsabilidade do Órgão ATC na qual deve ser disponibilizada a Informação Aeronáutica.

1.3.10 DCERTA

O DCERTA é o sistema instituído pela ANAC com a finalidade de acompanhar e verificar a regularidade de aeródromos, certificados e licenças de aeronaves e tripulações técnicas, bem como confirmar a autenticidade da AVANAC emitida e consultar as matrículas das aeronaves estrangeiras cadastradas.

1.3.11 GEDEC

Formulário obtido junto às autoridades federais competentes para ser preenchido por operadores de aeronaves, pilotos ou DOV quando desejarem executar um voo com destino a um aeródromo fora do território nacional.

1.3.12 IAIP

Conjunto de documentos que compreende os seguintes elementos: AIP, com suas emendas, SUP, NOTAM, PIB, AIC, Listas de Verificação e Resumos de NOTAM válidos.

1.3.13 INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Informação necessária à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

1.3.14 INFORMAÇÃO ANTERIOR AO VOO

Informação aeronáutica à disposição dos aeronavegantes em uma Sala AIS de Aeródromo ou no AISWEB.

1.3.15 INFORMAÇÃO ESTRANGEIRA

Informação aeronáutica que o AIS recebe dos Estados com os quais mantém intercâmbio de informações.

1.3.16 INFORMAÇÃO INTERNACIONAL

Informação aeronáutica que o AIS emite aos Estados com os quais mantém intercâmbio de informações.

1.3.17 INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO

Informe apresentado por um piloto, diretamente ou por intermédio de terceiros, à Sala AIS de Aeródromo acerca de inoperâncias, deficiências no funcionamento dos auxílios à navegação e das comunicações terra-avião ou de interferência de pássaros nas proximidades do aeródromo que possam ocasionar perigo para as operações de pouso e decolagem.

1.3.18 MENSAGEM CONFAC

Mensagem contendo dados selecionados, referentes ao controle, fiscalização e cobrança, gerados pela operação de aeronaves e destinados ao SICONFAC.

1.3.19 PIB

Resumo impresso da informação aeronáutica em vigor dentro de um período especificado, preparado antes do voo, que seja de importância para as operações aéreas.

1.3.20 PSNA

Organização/Unidade/Órgão provedor de um, ou mais, dos serviços prestados pelo SISCEAB, observando as disposições normativas do DECEA. Por convenção, no Brasil, tal serviço é conhecido como “Controle do Espaço Aéreo”, abrangendo as áreas de ATM, AIS, CNS, MET, CTG, e SAR.

1.3.21 SALA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA DE AERÓDROMO

Órgão estabelecido em um aeródromo, civil ou militar, com objetivo de prestar serviço de informação prévia e posterior ao voo e, também, receber e processar as mensagens ATS e mensagens correlatas veiculadas em uma Sala AIS, bem como os informes referentes ao serviço de tráfego aéreo.

1.3.22 SALA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA DE ÓRGÃO ATC

Órgão estabelecido com a finalidade de coletar, selecionar e fornecer aos órgãos ATC a informação aeronáutica que garanta a condução eficiente, segura e regular do tráfego aéreo.

1.3.23 SUPLEMENTO AIP

Documento cujo objetivo é alertar os usuários tanto das modificações temporárias de longa duração (três meses ou mais) como das informações de curta duração que contenham textos longos (acima de 1.800 caracteres) ou gráficos que afetem uma ou mais partes da AIP.

1.3.24 TABELA DE NASCER E PÔR DO SOL

Tabela que tem a finalidade de orientar os aeronavegantes e os integrantes do SISCEAB na avaliação dos limites dos períodos diurno e noturno.

1.3.25 ZONA SERVIDA

É a área geográfica a respeito da qual a Sala AIS de Aeródromo deve disponibilizar a Informação Aeronáutica.

1.4 ÂMBITO

Esta Instrução, de cumprimento obrigatório, aplica-se aos administradores, aos operadores e aos usuários de uma Sala AIS.

2 SALA AIS DE AERÓDROMO

2.1 LOCALIZAÇÃO

Deve estar situada em local de fácil acesso para os usuários, nas proximidades do pátio de estacionamento das aeronaves e junto aos órgãos de despacho de voo das empresas aéreas, do Centro Meteorológico de Aeródromo, do representante da administração do aeródromo e do responsável pela arrecadação de tarifas, quando houver.

2.2 ESPAÇO FÍSICO

A área deve ser projetada de forma ergonômica, levando-se em conta a exposição da informação aeronáutica e, ainda, equipamentos, mesas e cadeiras que possibilitem consultar publicações e planejar o voo em ambiente de conforto para seus operadores e usuários.

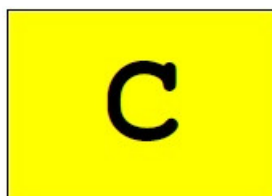
2.3 IDENTIFICAÇÃO

2.3.1 A fim de facilitar sua localização, deverá ser colocado um painel com a letra “C”, pintada em cor negra sobre fundo amarelo, no pátio de estacionamento das aeronaves, no saguão do aeroporto e na entrada de acesso à Sala AIS.

2.3.2 Os painéis deverão possuir, no mínimo, as seguintes dimensões:

- a) 100cm x 100cm, no pátio de estacionamento das aeronaves; e
- b) 30cm x 20cm, na entrada de acesso à Sala AIS.

NOTA: No saguão do aeroporto, deverão ser aplicadas medidas, de acordo com o padrão de sinalização adotado pela administração.



2.3.3 Se, por uma razão imperativa, a Sala AIS estiver situada em local de difícil acesso, deverão ser colocados desenhos esquemáticos no pátio de estacionamento de aeronaves.

Deverão, também, ser distribuídos pequenos painéis, semelhantes ao descrito, ao longo do trajeto, desde o terminal de passageiros até a Sala AIS.

2.4 MATERIAL

Para que os operadores possam desempenhar suas tarefas com eficiência, uma Sala AIS de Aeródromo deve possuir o material mínimo necessário, conforme abaixo:

- a) mobiliário e material de escritório adequado;
- b) mesa para utilização das tripulações em planejamento de voo e consulta de publicações, com as respectivas cadeiras;
- c) painéis para informação da hora do nascer e pôr do sol, pista em uso e EAC ativados por NOTAM;
- d) compasso, computador manual de navegação, régua de plotar e transferidor de 360°;
- e) microcomputador compatível com o desenvolvimento dos programas AIS, impressora com baixo nível de ruído e velocidade adequada às necessidades do AIS e mídia para armazenamento de dados; e
- f) relógio de parede e headset para Salas AIS credenciadas a receber plano de voo por telefone.

2.5 ZONA SERVIDA

2.5.1 DETERMINAÇÃO

2.5.1.1 Cabe ao DTCEA ou EPTA, supervisionados pelo respectivo CINDACTA ou SRPV-SP, determinar a Zona Servida correspondente à Sala AIS que lhe é subordinada.

2.5.1.2 A Zona Servida deve abranger, em princípio, a área de jurisdição do CRN correspondente, as áreas dos CRN adjacentes e os trechos das rotas ATS cujos voos se iniciem no aeródromo e se estendam além dessas áreas em voo direto até os aeródromos de primeiro pouso e alternativas.

NOTA 1: No caso das Salas AIS cujos voos são de pequena extensão, a Zona Servida pode se restringir unicamente ao CRN da sua área.

NOTA 2: No caso de Sala AIS de aeroporto internacional, quando a área adjacente se referir a outro país, levar-se-á em conta a respectiva FIR.

2.5.1.3 Ao definir a Zona Servida, deve se considerar a quantidade de tráfego, a extensão e a complexidade das rotas que se originam no aeródromo, as rotas que possui, pelo menos, um voo quinzenal e, também, a frequência com que as próprias empresas de transporte aéreo e os pilotos recorrem à informação prévia ao voo, com todos os detalhes que satisfaçam às operações de voo, mediante consulta prévia aos usuários que normalmente operam no aeródromo.

2.5.1.4 Quando uma Sala AIS tiver necessidade de fornecer informações que não façam parte da sua zona servida, ela deverá adquiri-las na AISWEB ou solicitá-las ao CRN da sua área ou ao CGN (informações nacionais) ou ao NOF (informações estrangeiras) pelo meio mais rápido disponível.

2.5.2 ATUALIZAÇÃO DA ZONA SERVIDA

A Zona Servida deverá ser modificada conforme se produzam mudanças no tráfego ou depois de prévia consulta às empresas aéreas e demais usuários que operam no aeródromo, a respeito de suas necessidades presentes ou futuras.

2.6 CATEGORIZAÇÃO

2.6.1 A classificação de uma Sala AIS será determinada considerando o somatório dos dados estatísticos coletados durante os três últimos anos, relativos às mensagens ATS (FPL + CHG + CNL + DLA), mensagens CONFAC (MOV + ISE), mensagem administrativa (LOC) e mensagens de transporte especial (MTE) veiculadas nas Salas AIS.

NOTA 1: Os dados serão coletados mensalmente e adicionados aos dois anos anteriores.

NOTA 2: A categoria das Salas AIS será divulgada anualmente pelo DECEA aos CINDACTA ou SRPV-SP.

2.6.2 De acordo com esses dados, as Salas AIS de Aeródromos são classificadas em:

- a) Categoria A: média mensal de mensagens ATS+CONFAC+LOC+MTE maior que 4.000;

- b) Categoria B: média mensal de mensagens ATS+CONFAC+LOC+MTE maior que 1.600 e menor ou igual a 4.000;
- c) Categoria C: média mensal de mensagens ATS+CONFAC+LOC+MTE maior que 600 e menor ou igual a 1.600; e
- d) Categoria D: as demais Salas AIS.

2.7 SUBORDINAÇÃO

2.7.1 As Salas AIS são subordinadas administrativa e operacionalmente ao respectivo PSNA.

NOTA: Os DTCEA localizados em organizações militares são subordinadas administrativamente ao respectivo Comandante da Unidade Militar.

2.7.2 Os CINDACTA e SRPV-SP devem exercer a supervisão das operações nas Salas AIS localizadas em suas respectivas áreas de jurisdição.

2.7.3 O SDOP é o responsável pela padronização operacional das Salas AIS.

2.8 IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO

A implantação e desativação de uma Sala AIS devem ser efetuadas mediante solicitação do interessado ao SDOP, conforme descrito no MCA 63-4 “Homologação, Efetivação, Ativação e Desativação no Âmbito do DECEA”.

3 OBTENÇÃO DA INFORMAÇÃO

3.1 MEIOS DE COMUNICAÇÕES

A Sala AIS de Aeródromo deve dispor de meios de comunicação via AFTN/AMHS, telefone, fac-símile e acesso à Intranet e Internet, ou outro sistema oficial para a transmissão de dados e voz, de modo a atender à sua demanda operacional.

3.2 FONTES DE INFORMAÇÕES

As informações que devem estar disponíveis em uma Sala AIS serão fornecidas pelo SDOP, pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica, pelos Centros de NOTAM, pelos pilotos (informação posterior ao voo) e pelas autoridades e serviços locais que forem relacionados às atividades aeronáuticas.

3.3 INFORMAÇÕES PRESTADAS EM UMA SALA AIS

As seguintes informações devem ser prestadas em uma Sala AIS:

- a) rotas ATS;
- b) regulamentos relativos a entrada, saída e sobrevoo do país, aplicáveis às aeronaves civis em voo internacional;
- c) aeródromos e serviços neles existentes;
- d) auxílios à navegação aérea e instalações de comunicação do serviço móvel aeronáutico;
- e) instalações e serviços meteorológicos;
- f) regras do ar e serviços de tráfego aéreo;
- g) preenchimento do plano de voo, suas atualizações e a confecção das mensagens ATS relacionadas;
- h) espaços aéreos controlados e espaços aéreos condicionados;
- i) perigos para a navegação aérea em caráter temporário;
- j) meios de busca e salvamento;
- k) informações relativas à sobrevivência;

- l) cartas adequadas ao planejamento de voo;
- m) informações relativas às condições operacionais do aeródromo, dos serviços, dos auxílios à navegação, dos auxílios visuais e da área de manobras; e
- n) sobrevoo do espaço aéreo sob jurisdição do Brasil por aeronaves estrangeiras.

4 EXPOSIÇÃO DA INFORMAÇÃO

4.1 DISPONIBILIDADE DE PUBLICAÇÕES

4.1.1 As Salas AIS deverão possuir, atualizadas, todas as publicações contidas no anexo A que poderão estar disponíveis no formato físico ou digital.

NOTA 1: O especialista AIS deve observar que, ao atualizar uma publicação ou carta, além de substituir as páginas e cartas, deve, também, verificar se foram inseridas nelas todas as informações permanentes em vigor até a data da atualização.

NOTA 2: A Salas AIS devem estabelecer por meio de Norma Padrão de Ação ou equivalente, o planejamento e a execução das atualizações das publicações em formato físico ou digital.

4.1.2 As Salas AIS que possuam biblioteca digital devem observar o legislado na ICA 53-7 “Disponibilização e Utilização da Informação Aeronáutica em Formato Digital”.

4.1.3 As Salas AIS que utilizarem microcomputadores ou dispositivos portáteis (Tablet) e painéis eletrônicos para exposições, respectivamente, das publicações digitais e cartas deverão possuí-los com as configurações necessárias, a fim de garantir a exposição das publicações e das cartas com qualidade e que permita a visualização dos dados pelos usuários.

NOTA: Os equipamentos utilizados para a exposição das publicações digitais destinam-se exclusivamente para esse fim.

4.1.4 Todas as publicações disponibilizadas na Sala AIS devem estar organizadas de modo a permitir fácil acesso aos seus operadores e supervisores, bem como aos seus usuários.

4.1.5 Nas Salas AIS onde forem utilizadas as publicações em formato físico, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

- a) devem possuir apenas um conjunto de AIP e ROTAER; e
- b) as normas editadas pelo DECEA deverão ser colecionadas em pastas e cada pasta deve conter um índice das publicações que possui.

(NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

4.1.6 As Salas AIS internacionais deverão possuir, também, a AIP do Brasil no idioma inglês.

4.1.7 As Salas AIS deverão possuir em quantidade suficiente as cartas ENRC e ARC, para a exposição aos usuários. (NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

NOTA: As Salas AIS que optarem pelas publicações em formato digital e desejarem, também, disponibilizar as Cartas ENRC ou ARC RJ/SP e CT/NF/FL no formato físico, deverão manter as suas assinaturas atualizadas a fim de receber as cartas nas quantidades necessárias para a exposição.

4.1.8 Os processos referentes à aquisição e atualização das publicações dos órgãos MET, COM, ATS, Biblioteca, Esquadrões etc. são de responsabilidades desses Órgãos.

4.1.9 As discrepâncias encontradas nas informações aeronáuticas publicadas relacionadas à sua localidade deverão ser informadas aos CINDACTA ou SRPV-SP a que a Sala AIS estiver subordinada.

4.1.10 A extensão da zona servida e a disponibilidade de espaço na Sala AIS serão os fatores determinantes para a exposição da informação aeronáutica. Entretanto, serão considerados os seguintes fatores de aplicação geral:

- a) a disponibilização para a consulta da AIP e da ROTAER e a exposição em ordem lógica do material informativo devem ser organizadas de forma a facilitar a autoinformação;
- b) os SUP devem ser inseridos na AIP, seção GEN 0.3, logo após a página Registro de SUP, e mantidas enquanto permanecer válido todo o seu conteúdo ou parte dele;

NOTA 1: Nos casos em que o AIP utilizado pela sala AIS for em formato digital, os SUP deverão estar catalogados e disponíveis em pastas.

NOTA 2: Os SUP somente serão expostos no caso de divulgarem gráficos.

- c) serão expostas as ENRC dos espaços aéreos superior e inferior, a WAC, a ARC e outras cartas de interesse das operações em que o aeródromo se localiza; (NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

NOTA 1: As WAC devem restringir-se à zona servida dos voos VFR.

NOTA 2: Nas Salas AIS localizadas em organizações militares, as CNAV e as CAP serão expostas restringindo-se a uma área com raio de 100 km.

NOTA 3: As cartas expostas deverão mostrar em local bem visível a data de sua efetivação.

- d) serão expostas as advertências à navegação aérea (espaços aéreos condicionados) em caráter temporário e as áreas estabelecidas em caráter permanente, ativadas por NOTAM (ver anexo E);
- e) serão expostas em painéis as informações operacionais, tais como: as horas do nascer e do pôr do sol no aeródromo, condições meteorológicas, frequências disponíveis e outras informações que se façam necessárias (ver anexo E);
- f) os seguintes impressos deverão estar disponíveis aos aeronavegantes: IEPV 53-1, IEPV 53-11, IEPV 100-6, IEPV 100-7, IEPV 100-20, IEPV 100-28, IEPV 100-30 IEPV 102-3, RCSV e RELPREV;
- g) o formulário de registro de informação dos serviços do SISCEAB (IEPV 63-14) deverá estar disponível aos pilotos de aeronaves militares brasileiras nas Salas AIS militares; e
- h) a Sala AIS manterá as AIC devidamente catalogadas e disponíveis em pastas, uma para cada país.

4.2 SOLICITAÇÃO DE PUBLICAÇÕES

4.2.1 As publicações nacionais e internacionais podem ser adquiridas mediante acesso ao endereço eletrônico do AISWEB (www.aisweb.aer.mil.br ou ais.decea.intraer) ou solicitadas ao PAME-RJ.

4.2.2 As publicações estrangeiras (Emendas a AIP, SUP e AIC) faltantes deverão ser solicitadas ao ICA, por meio de documento oficial, caso a Sala AIS faça parte da lista de distribuição daquele Instituto.

4.3 INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO

A principal finalidade da informação posterior ao voo é assegurar que as inoperâncias, as deficiências no funcionamento dos auxílios à navegação aérea e das comunicações terra-avião ou qualquer outra informação que possa vir a ocasionar perigo para as operações de pouso e decolagem, percebidas pelas tripulações, sejam comunicadas prontamente aos órgãos competentes.

4.3.1 APRESENTAÇÃO DA INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO

As empresas aéreas, por meio de seus representantes no aeródromo, as unidades aéreas da FAB, ou os pilotos, poderão apresentar diretamente na Sala AIS a informação, por escrito, em formulário apropriado – IEPV 53-11 (ver Anexo B) e, verbalmente, e nesse caso o formulário será preenchido pelo operador AIS.

4.3.2 PROVIDÊNCIAS DA SALA AIS

Recebida a informação posterior ao voo, o operador da Sala AIS tomará as seguintes providências:

- a) fará registro no LRO;
- b) se o equipamento inoperante ou deficiente for de responsabilidade local, comunicará o fato imediatamente ao órgão encarregado da manutenção;
- c) se o equipamento não for de responsabilidade local, o fato deverá ser comunicado imediatamente à Sala AIS correspondente, para que esta acione o órgão encarregado da manutenção;
- d) se a irregularidade se refere a uma instalação operada por outro país, o NOF Brasil deve ser informado, para que comunique ao NOF correspondente os detalhes da informação recebida; e
- e) utilizará a informação nos atendimentos anteriores aos voos, acrescentando que ainda não foi confirmada.

4.4 FORMULÁRIO DE REGISTRO DE INFORMAÇÃO

4.4.1 Deve ser utilizado pelos usuários do SISCEAB com as seguintes finalidades:

- a) remessa de sugestões, correções ou novas informações a serem divulgadas nas publicações e cartas editadas pelo DECEA; e
- b) registro de reclamações e sugestões dos usuários (pilotos ou DOV).

NOTA: O modelo do Formulário de Registro de Informação (IEPV 53-1), bem como as instruções para preenchimento, estão contidos no Anexo C desta Instrução.

4.4.2 Esse formulário comporá as páginas do LRS e, ainda, será impresso, também, em formato reduzido e distribuído juntamente com as emendas da ROTAER.

4.4.3 O formulário deve ser objeto de encaminhamento imediato, compatível com a informação relatada pelo usuário.

4.5 OUTROS FORMULÁRIOS RECEBIDOS DOS USUÁRIOS

Ao serem recebidos os outros formulários preenchidos pelos usuários, o operador da Sala AIS deverá tomar providências para que a cadeia de informação não sofra interrupção, encaminhando, de imediato, conforme o seguinte:

- a) IEPV 100-6 – ao SRPV-SP ou CINDACTA;
- b) RCSV – ao CENIPA;
- c) RELPREV – ao setor responsável pela atividade em que foi detectada a condição de risco através do elo do SIPAER; e
- d) IEPV 63-14 – ao Comandante do DTCEA de sua área de jurisdição.

5 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Os operadores das Salas AIS deverão estar aptos a informar aos usuários quaisquer modificações, temporárias ou permanentes, introduzidas nas Publicações Aeronáuticas, bem como as edições e as alterações de Normas confeccionadas pelo DECEA.

5.1 ATENDIMENTO AO USUÁRIO

A Sala AIS é o local adequado para o planejamento de um voo. Esse planejamento é realizado pelo usuário mediante a obtenção das informações atualizadas, necessárias à segurança, regularidade e eficiência do voo. Nesse contexto, o operador da Sala AIS é um importante elo do SISCEAB com os usuários, pelo contato direto que estabelece. Assim, não só é importante a qualificação do operador para o desempenho dessa função, mas, também, a polidez no tratamento, o comedimento na linguagem, o bom uso das palavras do vernáculo e boa apresentação pessoal.

5.2 INFORMAÇÃO COMPLETA

No momento em que um piloto se apresenta à Sala AIS, deseja obter somente as informações em vigor que atendam às necessidades do planejamento de voo. Tais informações devem estar dispostas organizadamente. Nos casos em que o piloto necessite de informações mais detalhadas, o operador da Sala AIS deve completá-las utilizando de informação verbal (ver 5.4). Por isso, deve estar constantemente bem informado a respeito do conteúdo dos NOTAM, da informação posterior ao voo e dos SUP.

5.3 GRAU DE FAMILIARIZAÇÃO DO PILOTO COM A ROTA

As informações a serem fornecidas dependerão do voo planejado. Uma vez conhecedor do voo que o piloto deseja realizar, o operador as providenciará de acordo com as necessidades, o que dependerá do grau de familiarização do piloto com a rota. Os voos não regulares, especialmente com tripulação estrangeira, são provavelmente os que mais necessitam dessas informações.

5.4 INFORMAÇÃO VERBAL

As informações a serem fornecidas variam com as circunstâncias, e o operador da Sala AIS deve estar certo de que são as mais completas para as necessidades do piloto.

Como isso não pode depender simplesmente da memória do operador, apresenta-se, a seguir, uma relação de informações dentre as quais algumas podem estar relacionadas com determinado voo em particular.

- a) regulamentos e procedimentos,
 - publicações básicas e emendas recentes;
 - regulamentos aplicáveis ao controle de tráfego aéreo; e
 - procedimentos aplicáveis a rotas ou a procedimentos de saída por instrumento, novos ou modificados;
- b) informação de rota e de destino,
 - sugestões referentes à utilização de rotas;
 - rumos, distâncias, topografia geral e características, bem como níveis de segurança em rota;
 - disponibilidade e condições de utilização dos aeródromos de destino e alternativas e de outros em caso de emergência, especialmente as condições de utilização de suas instalações e serviços;
 - disponibilidade de auxílios para a navegação aérea e suas condições de utilização;
 - disponibilidade de meios de busca e salvamento, especialmente em rotas transoceânicas ou sobre selva;
 - mudança na categoria disponível para salvamento e proteção contra incêndio do aeródromo; e
 - procedimentos locais de circulação e controle de tráfego aéreo;
- c) instalações e procedimentos de comunicação,
 - disponibilidade e condições de uso de instalações de comunicação aeroterrestre;
 - procedimentos aplicáveis; e
 - frequências e horários de funcionamento dos serviços;
- d) perigos para a navegação aérea,

- espaços aéreos condicionados temporário ou permanentemente ativados ao longo da rota; e
 - outras atividades no espaço aéreo, ao longo da rota, que não impliquem a ativação de espaços aéreos condicionados;
- e) informações adicionais de interesse para o voo planejado,
- trabalhos de construção ou de manutenção na área de manobras ou adjacentes às mesmas;
 - partes desiguais da área de manobras, estando sinalizadas ou não, como, por exemplo, as partes deterioradas da superfície das pistas e das pistas de táxi;
 - presença e profundidade da neve, gelo ou água nas pistas e pistas de táxi, incluindo seu efeito na frenagem;
 - aeronaves estacionadas ou outros objetos nas pistas de táxi ou próximo às mesmas;
 - presença de outros perigos ocasionais;
 - presença de aves que podem ser um perigo para as operações de aeronaves;
 - avaria ou funcionamento irregular de uma parte ou de todo o sistema de iluminação do aeródromo, incluindo as luzes de aproximação, de cabeceiras, de pistas, de pistas de táxi, de obstáculos, de áreas inoperantes na área de manobras e a fonte de energia elétrica do aeródromo;
 - avarias, funcionamento irregular e variações no estado operacional do ILS (incluindo os marcadores), assim como dos seguintes elementos: MLS, GNSS básico, SBAS, GBAS, SRE, PAR, DME, SSR, VOR, NDB, canais de VHF do serviço móvel aeronáutico, sistema de observação do alcance visual na pista (RVR) e fonte secundária de energia elétrica; e
 - ocorrência de missões operacionais humanitárias de socorro, tais como as sob responsabilidade das Nações Unidas, e qualquer procedimento ou limitações que se apliquem a respeito.

5.5 COMUNICAÇÃO VERBAL COM TRIPULAÇÕES

Ao comunicar-se verbalmente com uma tripulação, o operador da Sala AIS deve tomar os seguintes cuidados:

- a) a dicção deve ser clara e pausada; e
- b) utilizar as palavras do léxico da OACI e de outros documentos que se encontrem em uso na aviação civil internacional, na medida do possível.

5.6 LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)

A Sala AIS deve possuir um LRO, verificado durante os turnos de serviço. Nele serão registrados todos os fatos importantes ou não rotineiros relacionados à segurança operacional, tais como:

- a) recebimento e passagem do serviço;
- b) operadores em cada turno de serviço;
- c) inoperância de equipamentos da Sala AIS; e
- d) qualquer outra ocorrência que tenha prejudicado a qualidade do serviço.

5.7 LIVRO DE RECLAMAÇÕES E SUGESTÕES (LRS)

5.7.1 A Sala AIS deve possuir, também, um livro para registro de reclamações e sugestões dos pilotos. O Chefe da Sala AIS encaminhará, quando não for de sua competência resolver, essas reclamações e sugestões ao escalão superior, a fim de que esse resolva ou lhes dê o destino adequado.

5.7.2 As folhas desse livro terão a mesma formatação do Formulário de Registro de Informação (ver Anexo C).

5.8 SISTEMAS AUTOMATIZADOS

5.8.1 O DECEA disponibiliza dois sistemas automatizados, de uso obrigatório, para a prestação do serviço nas Salas AIS, a saber:

- a) o AISWEB, para as consultas inerentes ao IAIP, ROTAER e horário de nascer e pôr do sol, bem como para o preenchimento e envio de Plano de Voo por meio da Internet, e

NOTA 1: No primeiro dia de cada mês, deve-se confeccionar relatório contendo os horários de nascer e pôr do sol do mês corrente para o aeródromo local e para aqueles que não possuem Órgão ATS dentro da sua zona servida. Esse relatório deverá ser arquivado para consultas no caso de inoperância do Sistema.

NOTA 2: Pelo menos uma vez, no início do turno de serviço, deve-se realizar um “backup” no AISWEB por meio da opção “Boletim por FIR”, da sua zona servida, com a opção de “Exibir Suplementos AIP na consulta” selecionada, e outro “backup” por meio da opção “Listas de Verificação”.

NOTA 3: As Salas AIS de aeroportos internacionais deverão fazer, ainda, o “backup” das localidades de sua Zona Servida Estrangeira por meio de um “Boletim por Localidade”.

- b) o SAIS, para as atividades relativas aos planos de voo e suas atualizações.

5.8.2 Os computadores disponibilizados para os sistemas automatizados nas Salas AIS destinam-se exclusivamente para esse fim.

5.8.3 Para a instalação de qualquer outro sistema em uma Sala AIS, deve-se encaminhar a solicitação ao CINDACTA ou SRPV-SP da sua jurisdição para emissão de parecer do DECEA.

5.8.4 Caso o serviço de meteorologia disponibilizado pela REDEMET seja fornecido com acesso ao mesmo computador, com os sistemas acima mencionados, esse serviço ficará sob a gerência da autoridade de meteorologia responsável.

5.8.5 O suporte técnico-operacional do SAIS deverá ser solicitado ao CINDACTA ou SRPV-SP da jurisdição da Sala AIS.

5.9 BOLETIM DE INFORMAÇÃO PRÉVIA AO VOO (PIB)

5.9.1 A Sala AIS deverá confeccionar o PIB, em linguagem clara, abreviada, levando-se em conta a lista dos NOTAM e SUP em vigor, utilizando o AISWEB, e fornecer aos pilotos ou DOV sempre que for solicitado.

5.9.2 Toda sala que no momento da solicitação do PIB não disponha de acesso ao AISWEB deverá prepará-lo de acordo com o formulário padronizado (ver Anexo D).

5.9.3 Quando da inoperância do AISWEB, a Sala AIS deverá:

- a) no “backup” da Lista de Verificação, identificar o último NOTAM de cada Série;
- b) a partir do último NOTAM de cada Série, solicitar os NOTAM expedidos ao respectivo Centro Expedidor por meio de mensagem escrita ou oral;
- c) para obtenção dos NOTAM estrangeiro deverá ser realizado um RQA ao NOF, ou solicitados por meio de mensagem escrita ou oral;
- d) manter controle rigoroso dos NOTAM recebidos do respectivo Centro Expedidor até o restabelecimento do AISWEB; e
- e) após o restabelecimento do AISWEB, deverá ser realizado novo “backup”, conforme previsto na NOTA 2, da alínea “a”, do item 5.8.1.

6 PLANO DE VOO E ATUALIZAÇÕES CORRESPONDENTES

6.1 PROCEDIMENTOS

Os procedimentos para veiculação dos planos de voo e as suas atualizações estão contidos em publicações específicas em vigor, com as quais os operadores da Sala AIS devem estar perfeitamente familiarizados.

6.2 AÇÕES DO OPERADOR DA SALA AIS DE AERÓDROMO

6.2.1 Ao receber o IEPV 100-7 (plano de voo simplificado), o IEPV 100-20 (plano de voo completo) e o IEPV 100-30 (mensagem de atualização de plano de voo), o operador da sala AIS, entre outras atribuições previstas em publicações específicas, deverá:

- a) verificar se os campos estão corretamente preenchidos. Caso algum campo esteja indevidamente preenchido, o operador deve solicitar ao apresentador que o corrija e somente receberá o plano de voo ou Mensagem ATS após essa providência;

NOTA: Entende-se como plano de voo, ou mensagem ATS, corretamente preenchido, quando em seus campos forem inseridos dados que atendam às instruções ou manuais vigentes publicados pelo DECEA.

- b) independentemente do local de partida do voo, a Sala AIS que receber o PLN é responsável por realizar a crítica inicial em relação ao preenchimento desse plano;
- c) caso a Sala receba um FPL referente a um voo partindo do correspondente aeródromo e perceba que há falhas nessa mensagem que comprometam o envio da mesma ao ACC, ou se o ACC identificar essas falhas e questioná-las à Sala AIS de partida do voo, tal Sala AIS, considerando que, provavelmente, houve falha em relação ao cumprimento do disposto em “a” acima, deverá,
 - envidar todos os esforços possíveis para resolver as falhas detectadas em coordenação, sempre que possível, com a Sala AIS que recebeu o PLN, a tripulação envolvida e ou órgão ATS pertinente;

- evitar, no máximo, penalizar o voo em questão devido aos erros que deveriam ter sido corrigidos quando da apresentação do correspondente PLN; e
 - expedir, pelos meios adequados, o relato dessa ocorrência aos órgãos apropriados, a fim de possibilitar que tal fato seja analisado, bem como as medidas pertinentes para a correção e prevenção implementadas.
- d) verificar se o registro da aeronave consta da listagem de aeronave inadimplente. Em sendo constatada a presença do referido registro, o operador não deverá receber o plano de voo, devendo, no entanto, orientar o piloto a comparecer ao setor de tarifa para regularização.

6.2.2 Os DOV ou pilotos de aeronaves estrangeiras civis enquadradas no Grupo II (aeronaves da aviação geral e do transporte aéreo não regular – AIP Parte GEN 4.1-2 Item 8.1.1 “b”) devem inserir no ITEM 18 do Plano de Voo o número do código DAT (exemplo: RMK/DAT SBBE140000118), sendo esse procedimento condição essencial para o recebimento e processamento desse plano de voo.

6.2.3 Os pilotos ou DOV, quando desejarem executar um voo com destino a um aeródromo fora do território nacional, devem inserir no ITEM 18 do Plano de Voo a expressão “RMK/GEDEC CFM”, significando a confirmação de que possuem o formulário GEDEC obtido com as autoridades federais previstas, sendo esse procedimento condição essencial para o recebimento e processamento do plano de voo.

(NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

NOTA: Estão isentos dessa ação as aeronaves pertencentes às empresas de transporte aéreo público regular e aeronaves militares brasileiras.

6.2.4 Caso algum campo da mensagem ATS recebida do exterior ou de empresa aérea concessionária contenha dado incorreto, a Sala AIS receptora dessa mensagem deverá proceder conforme alínea “a” do item 6.2.1. Na inexistência dos meios para um processo de coordenação, poderá ser enviada mensagem de serviço informando a falha detectada e solicitando que seja corrigida.

6.3 RECEPÇÃO POR TELEFONE OU FAC-SÍMILE

6.3.1 CREDENCIAMENTO OU DESCREDENCIAMENTO

O credenciamento ou descredenciamento das Salas AIS, para receber planos de voo e atualizações correspondentes por telefone ou fac-símile, dar-se-á mediante solicitação do SRPV-SP ou CINDACTA respectivo ao SDOP, após o cumprimento das exigências previstas na legislação em vigor.

NOTA 1: O credenciamento somente será efetivado quando for divulgado, pelo menos, por meio de um dos documentos que fazem parte do IAIP ou ROTAER.

NOTA 2: O descredenciamento dar-se-á quando não for possível cumprir as exigências previstas na legislação em vigor, sendo divulgado, pelo menos, por meio de um dos documentos que fazem parte do IAIP ou ROTAER.

6.3.2 PROCEDIMENTOS

6.3.2.1 Nas Salas AIS e nos CMA onde se apresentar uma incidência reduzida dos serviços, por telefone ou fax-símile, propostos, poderá ser autorizada, pelas chefias dos órgãos AIS, a utilização de linhas telefônicas compartilhadas com outras finalidades, não dispensando, entretanto, a gravação das comunicações.

6.3.2.2 É de suma importância que as ligações telefônicas, na sala AIS, sejam atendidas com presteza e cortesia e que as informações solicitadas sejam respondidas com rapidez e eficiência, visando à prestação do melhor serviço possível no âmbito do SISCEAB.

6.3.2.3 Os contatos telefônicos com a sala AIS deverão ser efetuados no idioma Português.

6.3.2.4 O piloto ou DOV deve ter em mão o formulário de plano de voo devidamente preenchido, antes de transmiti-lo por telefone, repassando os dados na mesma ordem do formulário.

6.3.2.5 O operador da Sala AIS de Aeródromo é o único habilitado para o recebimento do Plano de Voo e das atualizações correspondentes.

6.3.3 ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR AIS

Para o recebimento do plano de voo e das atualizações correspondentes, compete ao operador AIS:

- a) atender com presteza o “TELEFONE PLN”;
- b) antes da recepção do PLN ou das mensagens de atualização, perguntar ao interlocutor se está ciente das informações ou previsões meteorológicas; caso negativo, aceitar o plano e orientá-lo para obtenção dessas informações, através do “TELEFONE CMA”;
- c) proceder conforme o previsto na ICA 63-27 “Procedimentos dos Operadores AIS Relacionados ao DCERTA” e quando aplicável, observar os itens 6.2.2 e 6.2.3;
- d) caso a Sala AIS disponha de fac-símile, questionar o interlocutor se o plano de voo será transmitido por telefone ou fac-símile;
- e) após a conferência dos dados do formulário recebido, via fac-símile, informar ao interlocutor o recebimento do mesmo, utilizando a seguinte fraseologia:

“A MENSAGEM (CITAR MENSAGEM) FOI RECEBIDA ÀS (HORAS) UTC.”
- f) registrar, no formulário recebido, via fac-símile, a hora de recebimento do Plano de Voo; e
- g) no caso de utilização de telefone, solicitar os dados na sequência apresentada na legislação em vigor, preenchendo-os no formulário da mensagem pertinente; inserir o nome do interlocutor no campo apropriado e “VIA TEL”, no campo assinatura, cotejar a informação e encerrar a ligação com a seguinte fraseologia:

“A MENSAGEM (CITAR MENSAGEM) FOI RECEBIDA ÀS (HORAS) UTC.”

6.3.4 GRAVAÇÃO E ARQUIVO

6.3.4.1 O TELEFONE PLN terá suas comunicações gravadas, objetivando esclarecer dúvidas a respeito do Plano de Voo e de outros dados transmitidos ou recebidos por meio desse telefone.

6.3.4.2 As gravações magnéticas orais das comunicações telefônicas, relacionadas aos dados ATS (Plano de Voo e suas atualizações), devem ser arquivadas por 30 (trinta) dias.

6.3.4.3 As mensagens recebidas ou geradas em um órgão AIS devem ser arquivadas de acordo com o MCA 102-7.

NOTA: Em se tratando das mensagens que constarem na base de dados do Sistema Automatizado de Sala AIS (SAIS), deve ser adotado o procedimento de “backup” previsto nas suas funcionalidades, de forma que se atenda ao tempo estipulado para o armazenamento das mensagens.

6.3.4.4 O arquivamento de todos os dados ATS escritos e gravados, relacionados com acidentes aeronáuticos e outras irregularidades, deve ser tratado de acordo com o MCA 102-7.

7 COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES

7.1 COM OS ÓRGÃOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

As Salas AIS deverão dispor de meios para comunicação telefônica direta visando à coordenação com o CRN responsável pela sua área e o CGN. Se o aeródromo for internacional, essa comunicação direta deverá existir também com o NOF.

7.2 COM OS ÓRGÃOS DE TRÁFEGO AÉREO E DE SALVAMENTO E CONTRAINCÊNDIO

As comunicações e coordenações com os órgãos de tráfego aéreo e com os serviços de salvamento e contraincêndio serão estabelecidas, primariamente, por interfone e, como alternativa, por telefone.

7.3 COM OUTROS ÓRGÃOS DO AERÓDROMO

As comunicações e coordenações com serviços médicos, serviços aeroportuários, empresas aéreas, unidades aéreas serão efetuadas por telefone.

7.4 COM OS ÓRGÃOS ENVOLVIDOS COM A OPERAÇÃO DE AERONAVE PRESIDENCIAL

As comunicações e coordenações deverão ser mantidas com discrição, prestando informações somente a pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR, Subchefia Militar, Assessoria Militar Aeronáutica e do GTE.

7.5 EM CASO DE ACIDENTE COM AERONAVE

Os operadores da Sala AIS devem prestar a máxima colaboração possível para que as equipes de socorro possam exercer suas tarefas.

8 FAMILIARIZAÇÃO COM A ÁREA DE ATUAÇÃO

8.1 ASPECTOS PRINCIPAIS

Os operadores da Sala AIS devem estar perfeitamente familiarizados com os seguintes aspectos relacionados com a sua área de atuação:

- a) zona servida,
 - áreas de controle (rotas ATS e TMA);
 - topografia mais pronunciada da área de controle;
 - espaços aéreos condicionados permanentes e temporários; e
 - auxílios à navegação;
- b) serviços do aeródromo,
 - alfândega;
 - saúde;
 - imigração;
 - tarifação;
 - administração; e
 - reabastecimento de combustível;
- c) empresas de transporte aéreo que operam regularmente no aeródromo,
 - nomes;
 - rotas e horários;
 - tipos de equipamentos utilizados; e
 - representantes no aeródromo;
- d) operações militares,
 - unidades aéreas sediadas no aeródromo;
 - tipos de operação e equipamentos utilizados; e
 - áreas de treinamento;
- e) outras operações,

- empresas de táxi aéreo e equipamentos que utilizam;
- aeroclubes e suas operações; e
- empresas de pulverização.

9 SALA AIS DE ÓRGÃO ATC

9.1 LOCALIZAÇÃO

Deverá estar situada nas proximidades dos órgãos ATC.

9.2 ESPAÇO FÍSICO

O espaço físico será definido de acordo com as necessidades do órgão ATC e deve ser suficiente para comportar mesas e cadeiras que possibilitem a consulta de publicações e a plotagem, em ambiente de conforto, para seus operadores.

9.3 MATERIAL

A Sala AIS de Órgão ATC deve possuir o material necessário para que os seus operadores possam desempenhar suas tarefas com eficiência, conforme o Modelo Operacional do Órgão AIS.

9.4 ATRIBUIÇÕES

A Sala AIS de Órgão ATC tem as seguintes atribuições:

- a) prestar a informação aeronáutica, quando solicitada pelos operadores do Órgão ATC;
- b) manter atualizadas as publicações do Órgão ATC;
- c) observar os prazos no calendário unificado de publicações do DECEA;
- d) observar o funcionamento do AISWEB e, nos casos de inoperâncias, proceder conforme estabelecido no item 5.9.3 e acionar imediatamente o mantenedor;
- e) ao receber uma informação de caráter permanente referente à jurisdição do Órgão ATC, informar à supervisão desse Órgão e divulgar, em tempo hábil, no “briefing” operacional;
- f) informar ao Chefe da Sala AIS quaisquer discrepâncias durante seu turno e as necessidades relacionadas às atividades do setor, lançando as alterações no LRO;

- g) ao receber Cartas Aeronáuticas com modificações de importância para o Órgão ATC, informar ao Chefe da Sala AIS e fazer a devida divulgação aos setores interessados;
- h) preparar e apresentar o “briefing” operacional AIS, baseando-se na informação aeronáutica que tenha importância direta para o Órgão ATC;
- i) disponibilizar a informação aeronáutica pertinente e de importância para o Órgão ATC, mantendo-o sempre atualizado;
- j) controlar em formulários próprios a entrega e devolução de publicações que porventura forem solicitadas;
- k) ter conhecimento dos NOTAM e SUP de interesse do Órgão ATC;
- l) confeccionar e transmitir as mensagens CONFAC e administrativas veiculadas no Órgão ATC; e
- m) operar os canais alternativos em caso de degradação do sistema, de acordo com o previsto no Modelo Operacional da Sala AIS.

9.5 ÁREA DE ATUAÇÃO

9.5.1 DETERMINAÇÃO

9.5.1.1 A área de atuação deverá ser, no mínimo, a mesma do Órgão ATC correspondente.

NOTA 1: Quando houver necessidade de fornecer informações que não façam parte da sua área de atuação, a Sala AIS deverá adquiri-las no AISWEB ou solicitá-las ao CRN da sua área ou ao CGN, pelo meio mais rápido disponível.

NOTA 2: A área de atuação do Órgão ATC é fator determinante para a exposição das ARC, ENRC e WAC. (NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

9.6 SUBORDINAÇÃO

9.6.1 A Sala AIS de Órgão ATC é subordinada administrativa e operacionalmente ao PSNA responsável pelo Órgão ATC.

9.6.2 A Subdivisão de Informação Aeronáutica deverá exercer a supervisão das operações.

9.7 MEIOS DE COMUNICAÇÕES

A Sala AIS do Órgão ATC deve dispor de meios de comunicação via AFTN/AMHS, telefone, fac-símile e acesso à Intranet e Internet, ou outro sistema oficial para a transmissão de dados, de modo a permitir a fácil comunicação entre os órgãos operacionais relacionados.

9.8 FONTES DE INFORMAÇÕES

As informações que devem estar disponíveis na Sala AIS de órgão ATC serão fornecidas pelo SDOP, pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica, pelos Centro de NOTAM e pelas autoridades e serviços locais no que for relacionado às deficiências operacionais.

9.9 DISPONIBILIDADE DE PUBLICAÇÕES

9.9.1 As Salas AIS de Órgão ATC deverão possuir, atualizadas, todas as publicações contidas no Anexo A que poderão estar disponíveis no formato físico ou digital.

(NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

9.9.2 As Salas AIS de Órgão ATC que possuírem biblioteca eletrônica devem observar o legislado na ICA 53-7 “Disponibilização e Utilização da Informação Aeronáutica em Formato Digital”.

9.9.3 Todas as publicações disponibilizadas na Sala AIS de Órgão ATC devem estar organizadas de modo a facilitar a autoinformação.

9.9.4 Nas Salas AIS de Órgão ATC onde forem utilizadas as publicações em formato físico deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

- a) deverão possuir um conjunto de AIP e ROTAER; e
- b) as Normas editadas pelo DECEA deverão ser colecionadas em pastas e cada pasta deve conter um índice das publicações que possui.

9.9.5 As Salas AIS de Órgão ATC deverão possuir em quantidade suficiente as cartas ENRC e ARC, para a utilização no Órgão ATC. (NR) – Portaria DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015.

9.10 INSTRUÇÃO VERBAL

As informações serão fornecidas conforme as necessidades especificadas pelo órgão.

9.11 LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)

A Sala AIS de Órgão ATC deve possuir um livro para registro das ocorrências verificadas durante os turnos de serviço. O livro deverá ser preenchido conforme previsto no item 5.6.

9.12 ARQUIVAMENTO DE DOCUMENTOS

As mensagens recebidas ou geradas na Sala AIS de Órgão ATC devem ser arquivadas de acordo com o MCA 102-7.

10 DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1 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.

10.2 Esta publicação poderá ser obtida nos endereços eletrônicos citados em 10.1.

10.3 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

REFERÊNCIAS

CANADÁ. Organização da Aviação Civil Internacional. *Serviços de Informação Aeronáutica: Anexo 15*. Montreal, 2013.

CANADÁ. Organização da Aviação Civil Internacional. *Manual para os Serviços de Informação Aeronáutica: Doc 8126*. Montreal, 2003.

Anexo A – Publicações necessárias a uma Sala AIS

1. Cartas Aeronáuticas (WAC, CAP/CIAP, CNAV e CINAV) da Zona Servida
2. CIRCEA 53-1 Orientação para a Elaboração de Modelo Operacional AIS
3. CIRCEA 63-4 Distribuição Predeterminada de NOTAM
4. CIRCEA 100-67 Voo de Aeronaves sem Transponder no Brasil
5. Código Brasileiro de Aeronáutica
6. Documentação Integrada de Informação Aeronáutica
 - AIP;
 - Cartas: ENRC e ARC;
 - AIC; e
 - SUP.
7. ROTAER
8. FCA 63-50 Mensagens de Transporte Especial Relacionadas com Autoridades e Serviços Solicitados em um Plano de Voo
9. FCA 63-51 Registro de Informações dos Serviços AIS, ATS, CNS e MET do SISCEAB aos Usuários Militares ¹
10. ICA 53-1 NOTAM
11. ICA 53-2 Sala de Informação Aeronáutica (Sala AIS)
12. ICA 53-3 Planejamento de Pessoal AIS
13. ICA 53-4 Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica e PRENOTAM
14. ICA 53-5 Coleta de Dados Estatísticos AIS
15. ICA 53-6 Suplemento AIP
16. ICA 63-7 Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave
17. ICA 63-10 Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo – EPTA
18. ICA 63-13 Procedimentos dos Órgãos do SISCEAB Relacionados com AVOEM, AVANAC e AVOMD
19. ICA 63-27 Procedimentos dos Operadores AIS Relacionados ao DCERTA
20. ICA 63-33 Horário de Trabalho do Pessoal ATC, CNS, MET, AIS, SAR e OPM
21. ICA 63-34 Rotina de Trabalho do Efetivo Militar dos Órgãos ATC, CNS, MET, AIS, SAR E OPM das Organizações Subordinadas ao DECEA
22. ICA 100-1 Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos
23. ICA 100-3 Operação de Veículos Ultraleves
24. ICA 100-4 Regras e Procedimentos Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros
25. ICA 100-9 Procedimentos Especiais para Aeronave Presidencial
26. ICA 100-11 Plano de Voo
27. ICA 100-12 Regras do Ar
28. ICA 100-13 Regras de Tráfego Aéreo para Circulação Operacional Militar (RESERVADO)
29. ICA 100-15 Mensagens ATS
30. ICA 100-37 Serviços de Tráfego Aéreo
31. ICA 100-39 Operação Aeroagrícola
32. ICA 102-8 Mensagem CONFAC
33. IEPV 53-1 Formulário de Registro de Informação
34. IEPV 53-4 Movimento Diário de Mensagens Processadas nas Salas AIS
35. IEPV 53-6 Formulário de Atualização de Zona Servida
36. IEPV 53-7 Movimento Mensal de Mensagens Processadas pelas Salas AIS
37. IEPV 53-8 Formulário de PRENOTAM
38. IEPV 53-9 Formulário de Boletim de Informação Prévia ao Voo
39. IEPV 53-11 Informação Pós-Voo sobre Inoperâncias ou Deficiência no Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião
40. IEPV 63-14 Modelo de Formulário de Registro de Informação dos Serviços do SISCEAB ¹
41. IEPV 100-6 Formulário de Notificação de Incidentes de Tráfego Aéreo
42. IEPV 100-7 Formulário de Plano de Voo Simplificado
43. IEPV 100-20 Formulário de Plano de Voo Completo
44. IEPV 100-28 Plano VOCOM ¹
45. IEPV 100-30 Formulário de Atualização de Plano de Voo
46. IEPV 102-1 Mensagem Telegráfica
47. IEPV 102-2 Mensagem CONFAC em bloco
48. IEPV 102-3 Mensagem ISE

Continuação do Anexo A – Publicações necessárias a uma Sala AIS

- 49.** MCA 53-2 Manual de Operações dos Centros de NOTAM
- 50.** MACAR Manual de Confeção de Cartas Aeronáuticas
- 51.** MCA 64-3 Manual de Busca e Salvamento (SAR)
- 52.** MCA 100-11 Preenchimento dos Formulários de Planos de Voo
- 53.** MCA 102-7 Manual do Serviço de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica
- 54.** TCA 53-1 Códigos NOTAM
- 55.** TCA 63-2 Indicadores de Localidades Estrangeiras
- 56.** Relatório Confidencial de Segurança de Voo
- 57.** Relatório de Prevenção de Acidente

¹ Somente em Sala AIS Militar

Anexo B – Informação posterior ao voo sobre inoperâncias ou deficiência no funcionamento de auxílios à navegação aérea e das comunicações terra-avião

Marca de nacionalidade e matrícula da aeronave:

Empresa/nº de voo:

Aeródromo de procedência:

Aeródromo de destino:

18 ABR 2012

IEPV 53-11

Instalação	Localidade	Detalhes sobre a anormalidade (incluindo altitude/FL; distância(s) e marcação(ões) com relação ao auxílio)	Hora da observação

Data:

Assinatura do piloto

Continuação do Anexo C – Formulário de registro de informação

Instruções para Preenchimento

- 1) Os registros deverão ser feitos em letras de forma e uniforme, com caneta esferográfica de tinta azul ou preta.
- 2) O preenchimento dos campos 1, 2, 3 e 4 é de responsabilidade do operador AIS.
- 3) Inserir nos campos relacionados abaixo as seguintes informações:

CAMPO (1)

O ano em curso, com 4 dígitos.

CAMPO (2)

O mês em curso abreviado, com 3 dígitos.

CAMPO (3)

O dia do mês da apresentação da ficha ao órgão AIS pelo usuário, com 2 dígitos.

Exemplo: 07.

CAMPO (4)

O número sequencial da ficha, além do designativo da Sala AIS local.

Exemplo: 001/AISFZ.

CAMPO (5)

O registro a ser analisado.

NOTA: Quando for assinalada a letra “a” deste campo, deverá ser citado no CAMPO 6 o tipo de publicação e a data.

Exemplo: AIP, ROTAER, AIC, ENRC, CARTAS VISUAIS.

CAMPO (6)

Toda e qualquer reclamação e/ou sugestão que se fizerem necessárias, bem como as citadas no item anterior.

CAMPO (7)

Inserir neste campo o nome completo da pessoa que estiver preenchendo a ficha.

CAMPO (8)

A assinatura do responsável pela informação.

CAMPO (9)

A data em que a pessoa estiver preenchendo a ficha.

CAMPO (10)

O endereço completo da pessoa que estiver preenchendo a ficha.

CAMPO (11)

O número do telefone e/ou fax da pessoa que estiver preenchendo a ficha.

CAMPO (12)

O código ANAC do piloto e/ou código do DOV, quando este estiver preenchendo a ficha.

Exemplo: 347564.

CAMPO (13)

A matrícula da aeronave, quando a descrição estiver relacionada com a referida aeronave.

CAMPO (14)

O nome da Empresa.

CAMPO (15)

O indicador de localidade do aeródromo de procedência.

Exemplo: SBBR.

CAMPO (16)

O indicador de localidade do aeródromo de destino.

Anexo D – Formulário de boletim de informação prévia ao voo

18 ABR 2012

IEPV 53-9

PIB <input type="checkbox"/> ADVERTÊNCIAS À NAVEGAÇÃO <input type="checkbox"/> GENERALIDADES	SALA AIS: _____	VALIDADE ____/____ (DATA/HORA)	ABRANGÊNCIA <input type="checkbox"/> ROTA <input type="checkbox"/> ÁREA <input type="checkbox"/> SETOR (_____)
LOCALIDADES Ref.	NATUREZA DA INFORMAÇÃO		

