

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

ICA 53-2

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

2019

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



INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

ICA 53-2

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

2019



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

PORTARIA DECEA Nº 251/DGCEA, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2019.

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 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, 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 em 23 de janeiro de 2020.

Art. 3º Revogam-se as Portarias DECEA nº 94/DGCEA, de 15 de abril de 2015, publicada no BCA nº 074, de 22 de abril de 2015, e DECEA nº 397/DGCEA, de 16 de outubro de 2015, publicada no BCA nº 199, de 28 de outubro de 2015.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS
Diretor-Geral do DECEA

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	<u>FINALIDADE</u>	9
1.2	<u>ABREVIATURAS E SIGLAS</u>	9
1.3	<u>CONCEITUAÇÃO</u>	11
1.4	<u>ÂMBITO</u>	15
2	SALA AIS DE AERÓDROMO	16
2.1	<u>LOCALIZAÇÃO</u>	16
2.2	<u>ESPAÇO FÍSICO</u>	16
2.3	<u>IDENTIFICAÇÃO</u>	16
2.4	<u>MATERIAL</u>	17
2.5	<u>ZONA SERVIDA</u>	17
2.6	<u>SUBORDINAÇÃO</u>	18
2.7	<u>SERVIÇOS AUTOMATIZADOS</u>	18
2.8	<u>COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES</u>	19
2.9	<u>LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)</u>	19
2.10	<u>IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO</u>	20
3	OBTENÇÃO DA INFORMAÇÃO	21
3.1	<u>MEIOS DE COMUNICAÇÕES</u>	21
3.2	<u>ACESSO AS INFORMAÇÕES</u>	21
3.3	<u>INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO</u>	22
3.4	<u>ATUALIZAÇÃO DAS INFORMAÇÕES</u>	23
3.5	<u>REGISTRO DE RECLAMAÇÕES E SUGESTÕES</u>	23
4	PRESTAÇÃO DO SERVIÇO AIS	24
4.1	<u>ATENDIMENTO AO USUÁRIO</u>	24
4.2	<u>SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO PRÉVIA AO VOO</u>	24
4.3	<u>INFORMAÇÃO VERBAL</u>	24
5	PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ARO	28
5.1	<u>AÇÕES DO OPERADOR DA SALA AIS DE AERÓDROMO</u>	28
5.2	<u>RECEPÇÃO POR TELEFONE</u>	30
6	SALA AIS DE ÓRGÃO ATC	34
6.1	<u>LOCALIZAÇÃO</u>	34
6.2	<u>ESPAÇO FÍSICO</u>	34
6.3	<u>MATERIAL</u>	34
6.4	<u>ATRIBUIÇÕES</u>	35
6.5	<u>ACESSO ÀS INFORMAÇÕES</u>	36
6.6	<u>SUBORDINAÇÃO</u>	36
6.7	<u>MEIOS DE COMUNICAÇÕES</u>	36
6.8	<u>LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)</u>	36
6.9	<u>ARQUIVAMENTO DE MENSAGEM</u>	37
6.10	<u>IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO</u>	37
7	SALA AIS NA MODALIDADE DE AUTOATENDIMENTO	38
7.1	<u>LOCALIZAÇÃO</u>	38
7.2	<u>ESPAÇO FÍSICO</u>	38
7.3	<u>IDENTIFICAÇÃO</u>	38
7.4	<u>SUBORDINAÇÃO</u>	38

7.5	<u>REQUISITOS MÍNIMOS</u>	38
7.6	<u>REGRAS PARA O AUTOATENDIMENTO</u>	39
7.7	<u>FONTES DE INFORMAÇÕES</u>	40
7.8	<u>COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES</u>	41
8	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIASERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.	
9	DISPOSIÇÕES FINAIS	42
	Anexo A – Livro de Registro de Ocorrências	44
	Anexo B – Publicações Mínimas Necessárias ao Operador de uma Sala AIS	45
	Anexo C – Informação Posterior ao Voo Sobre Inoperâncias ou Deficiência no Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião	47

PREFÁCIO

O Serviço de Informação Aeronáutica, ou simplesmente AIS (do inglês *Aeronautical Information Service*), é uma das atividades mais importantes da aviação. Este serviço informativo é prestado aos profissionais envolvidos com as operações de aeronaves – principalmente pilotos – e seu objetivo principal é garantir o fluxo de toda informação necessária à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

Por conta desse objetivo, a principal responsabilidade do profissional AIS é a de disponibilizar aos usuários toda a informação necessária ao correto planejamento e execução de um voo seguro, tendo em vista que qualquer omissão ou incorreção de informações implica grave perigo à segurança.

Diante disso, foi editada a presente Instrução que estabelece que a Sala AIS é um Órgão localizado 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.

A finalidade da reedição desta publicação foi basicamente:

- estabelecer as modalidades de Salas AIS: de Aeródromo, de Órgão ATC e de Autoatendimento;
- disponibilizar o acesso aos Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica somente por meio do AISWEB, eliminando o conceito de publicação física, valorizando a autoinformação;
- cancelar a categorização das Salas AIS de Aeródromo;
- cancelar o fac-símile como meio de envio das intenções de voo para as Salas AIS de aeródromo, restando as opções: presencial, telefone e Internet;
- eliminar o painel informativo nas Salas AIS;
- incorporar a função de tratamento de mensagens ATS na Sala AIS de Órgão ATC; e
- regulamentar a operação da Sala AIS de Autoatendimento, em substituição a AIC N04/17.

Ademais, foram introduzidas melhorias editoriais na publicação.

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 seguintes significados:

ACC	- Centro de Controle de Área
AIC	- Circular de Informação Aeronáutica
AIP	- Publicação de Informação Aeronáutica
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
AISWEB	- Informações Aeronáuticas Oficiais na WEB
AIXM	- Modelo de Intercâmbio de Informação Aeronáutica
AMHS	- Sistema de Tratamento de Mensagens Aeronáuticas
ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
ATM	- Gerenciamento de Tráfego Aéreo
AVANAC	- Autorização de voo da ANAC
ATS	- Serviços de Tráfego Aéreo
CENIPA	- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CHG	- Mensagem de Modificação
CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Voo
CNS	- Comunicações, Navegação e Vigilância
CTG	- Cartografia
DAT	- Documento de Arrecadação Tarifária
DCERTA	- Sistema Decolagem Certa
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DLA	- Mensagem de Atraso
DOV	- Despachante Operacional de Voo
DTCEA	- Destacamento de Controle do Espaço Aéreo

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 no Solo
GEDEC	- Declaração Geral
GEN	- Generalidades
GSIPR	- Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República
GTE	- Grupo de Transporte Especial
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
INFOTEMP	- Informações temporárias do ROTAER divulgadas no AISWEB
LRO	- Livro de Registro de Ocorrências
MET	- Meteorologia
MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
MLS	- Nível Médio do Mar
NDB	- Radiofarol Não-direcional
NOF	- Centro de NOTAM
NOTAM	- Aviso para o Aeronavegante
MLS	- Sistema de Pouso por Micro-ondas
OACI	- Organização de Aviação Civil Internacional
PIB	- Boletim de Informação Prévia ao Voo
PLN	- Plano de Voo
PSNA	- Provedor de Serviço de Navegação Aérea
RCSV	- Relatório ao CENIPA para a Segurança de Voo
REDEMET	- Rede de Meteorologia do Comando da Aeronáutica
RELPREV	- Relatório de Prevenção
RMK	- Observação
ROTAER	- Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas
RVR	- Alcance Visual na Pista
SAIS	- Sistema Automatizado de Sala AIS
SAR	- Busca e Salvamento
SBAS	- Sistema de Aumentação Baseado em Satélite

SDIA	- Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica
SDOP	- Subdepartamento de Operações do DECEA
SID	- Saída Padrão por Instrumentos
SIGMA	- Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos
SISCEAB	- Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SRE	- Radar de Vigilância que faz parte do Sistema de Radar para aproximação de precisão
SSR	- Radar Secundário
STPV	- Sistema de Tratamento de Plano de Voo
TCA	- Tabela do Comando da Aeronáutica
UTC	- Tempo Universal Coordenado
VHF	- Frequência muito alta
VOR	- Radiofarol Omnidirecional em VHF

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 AISWEB

Fonte oficial de informação aeronáutica em meio digital produzida pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

1.3.7 ÁREA DE ATUAÇÃO

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

1.3.8 DCERTA

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.

1.3.9 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.

1.3.10 INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

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

1.3.11 INFORMAÇÃO ANTERIOR AO VOO

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

1.3.12 INFORMAÇÃO ESTRANGEIRA

Informação aeronáutica que o AIS recebe dos Estados com os quais mantém intercâmbio de informações e que está disponível por meio do link “AIS por País”, no AISWEB.

1.3.13 INFORMAÇÃO INTERNACIONAL

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

1.3.14 INFORMAÇÃO PÓS-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 interferência de pássaros nas proximidades do aeródromo que possam ocasionar perigo para as operações de pouso e decolagem.

1.3.15 INTENÇÃO DE VOO

É o conjunto de informações relativas a um voo programado, encaminhada ou não a um órgão ATS.

1.3.16 NOTAM ESTRANGEIRO

É o NOTAM emitido por outros países, que tem por objetivo divulgar informações de interesse da aviação internacional.

1.3.17 PIB

Forma de apresentação das informações do NOTAM em vigor dentro de um período especificado, preparadas antes do voo e importantes para as operações aéreas.

1.3.18 PRODUTO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Informações aeronáuticas e dados aeronáuticos fornecidos na forma de um conjunto de dados digitais ou em uma apresentação padrão em papel ou em formato eletrônico, que incluem: AIP, Emendas AIP, Suplementos AIP, AIC, NOTAM, Cartas

Aeronáuticas, ROTAER, Emenda Digital (D-AMDT), INFOTEMP, AIXM e Conjunto de Dados Digitais.

1.3.19 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.

1.3.20 SALA AIS DE AERÓDROMO

Órgão estabelecido em um aeródromo, civil ou militar, com objetivo de prestar serviço de informação prévia e posterior ao voo, receber, analisar, processar e encaminhar intenções de voo, bem como os informes referentes ao serviço de tráfego aéreo.

1.3.21 SALA AIS DE AUTOATENDIMENTO

Órgão estabelecido com a finalidade de prover os meios necessários para que o aeronavegante possa planejar e apresentar suas intenções de voo, por meio de acesso ao AISWEB, sem a necessidade de emprego de operadores AIS.

1.3.22 SALA AIS DE ÓRGÃO ATC

Órgão estabelecido com a finalidade de coletar, selecionar e fornecer a informação aeronáutica, bem como garantir o trâmite de mensagens ATS aos órgãos ATC.

1.3.23 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Serviço estabelecido dentro da área de cobertura definida, responsável por fornecer as informações e dados aeronáuticos necessários para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

1.3.24 SERVIÇO ARO (NOTIFICAÇÕES DE SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO)

Serviço cuja a finalidade é receber os informes relativos aos serviços de tráfego aéreo, bem como receber, analisar, processar e encaminhar as intenções de voo.

1.3.25 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.

1.3.26 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.

1.3.27 VALIDAÇÃO SEMÂNTICA

Verificação da intenção de voo em relação à consistência de origem, destino, regra de voo, nível de voo, rota, sentido de aerovias, performance de aeronaves, horários de funcionamento, SLOT, entre outras, com base nas publicações aeronáuticas em vigor.

1.3.28 VALIDAÇÃO SINTÁTICA

Verificação quanto ao correto preenchimento do formulário do plano de voo, segundo a ICA 100-11 e o MCA 100-11.

1.3.29 ZONA SERVIDA

É a área geográfica a respeito da qual o Brasil disponibiliza acesso à 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, preferencialmente, em local de fácil acesso para os usuários, nas proximidades do pátio de estacionamento das aeronaves.

2.2 ESPAÇO FÍSICO

2.2.1 A área deve ser projetada de forma ergonômica, levando-se em conta equipamentos, mesas e cadeiras que possibilitem o acesso aos Produtos de Informação Aeronáutica e o planejamento do voo, em ambiente de conforto para os usuários, bem como para os operadores AIS.

2.2.2 A disposição dos móveis e a quantidade de posições operacionais devem atender a demanda do Órgão, possuindo um mobiliário adequado e específico para a função desempenhada.

2.2.3 A distribuição de equipamentos deve permitir a livre circulação dos Operadores e facilidade de manutenção e refrigeração dos equipamentos.

2.2.4 Deve ser disponibilizada iluminação artificial que atenda à necessidade de iluminação geral e específica para cada posição operacional, não devendo causar reflexos nas telas utilizadas.

2.2.5 O sistema de climatização deverá permitir a manutenção da temperatura de 23° C +/- 2° e umidade relativa mínima de 60%, em todas variações climáticas conforme as estações do ano.

2.3 IDENTIFICAÇÃO

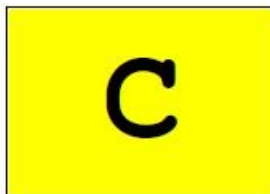
2.3.1 A fim de facilitar sua localização, deverá ser colocado um painel com a letra “C”, pintada em cor preta sobre fundo amarelo, no pátio de estacionamento das aeronaves, no saguão do aeroporto e na entrada de acesso à Sala AIS.

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

- a) 100 cm x 100 cm, no pátio de estacionamento das aeronaves; e

b) 30 cm x 20 cm, 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 a Sala AIS estiver situada em local de difícil acesso, deverão ser colocados desenhos esquemáticos em pontos do trajeto entre o pátio de estacionamento de aeronaves até a Sala AIS, bem como pequenos painéis distribuídos, semelhantes ao descrito, ao longo do trajeto, desde o terminal de passageiros até a Sala AIS, de modo a tornar a sinalização evidente e eficiente.

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) material de escritório adequado e mobiliário, incluindo mesa para utilização das tripulações em planejamento de voo, com as respectivas cadeiras;
- b) microcomputador compatível com a utilização dos programas AIS, impressora e espaço em servidor para armazenamento de dados; e
- c) *headset* individual para Salas AIS credenciadas a receber plano de voo por telefone.

2.5 ZONA SERVIDA

2.5.1 DETERMINAÇÃO

2.5.1.1 Cabe aos PSNA, supervisionados pelo respectivo Órgão Regional, determinar a Zona Servida correspondente à Sala AIS internacional que lhe é subordinada, conforme previsto na ICA 53-5 “Coleta de Dados Estatísticos AIS”.

2.5.1.2 A Zona Servida deve abranger, em princípio, os trechos das rotas ATS cujos voos se iniciem no aeródromo e se estendam além dessas áreas em voo direto até o aeródromo internacional de primeiro pouso e alternativas, além das respectivas 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 possuem 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.

2.5.2 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, conforme o previsto na ICA 53-5 “Coleta de Dados Estatísticos AIS”.

2.6 SUBORDINAÇÃO

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

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

2.6.2 As Organizações Regionais devem exercer a supervisão das operações nas Salas AIS localizadas em suas respectivas áreas de jurisdição.

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

2.7 SERVIÇOS AUTOMATIZADOS

2.7.1 Disponibilizados pelo DECEA para a prestação do serviço nas Salas AIS, a saber:

- a) AISWEB, para as consultas inerentes aos Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica, bem como para a gestão das SDIA; e
- b) SIGMA ou SAIS, para as atividades relativas ao recebimento, análise, processamento, encaminhamento das intenções de voo.

NOTA 1: O SAIS será gradualmente substituído pelo SIGMA, conforme o planejamento do DECEA.

NOTA 2: Os computadores disponibilizados para o SIGMA e o SAIS destinam-se exclusivamente para este fim.

2.7.2 Para a instalação de qualquer outro sistema em uma Sala AIS, deve-se encaminhar a solicitação à Organização Regional da sua jurisdição para emissão de parecer do DECEA.

2.7.3 O suporte técnico-operacional do SAIS ou do SIGMA deve ser solicitado à Organização Regional da jurisdição da Sala AIS.

2.8 COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES

2.8.1 As Salas AIS deverão dispor de meios para comunicação telefônica visando à coordenação com:

- a) órgãos operacionais do SISCEAB;
- b) Centro de NOTAM (NOF);
- c) órgãos de salvamento e contraincêndio; e
- d) órgãos do aeródromo (serviços médicos, serviços aeroportuários, empresas aéreas, unidades aéreas, entre outros).

2.8.2 No caso de operações com aeronave presidencial, as comunicações e coordenações deverão ser mantidas com discrição, prestando informações somente a pessoas credenciadas dos órgãos envolvidos (GABAER, ALA, GSIPR, Subchefia Militar, Assessoria Militar Aeronáutica e GTE).

2.8.3 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.

2.9 LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)

2.9.1 A Sala AIS deve possuir um livro, eletrônico ou físico, para registro das ocorrências verificadas durante os turnos de serviço, preenchido pelo supervisor ou operador AIS mais

antigo da equipe. Nele serão registrados todos os acontecimentos relevantes ou não rotineiros. O LRO (Anexo A) deve conter os seguintes itens:

a) passagem e recebimento do serviço;

NOTA: Deverá constar de uma declaração formal de como ocorreu o momento da passagem e recebimento do serviço com todas as suas ordens em vigor.

b) integrantes em cada turno;

NOTA: Deverá constar de uma declaração formal contendo o nome de cada um dos operadores escalados originalmente e as respectivas substituições, caso tenham ocorrido.

c) instabilidades ou inoperâncias e respectivos restabelecimentos;

NOTA: Deverá constar de uma declaração formal pormenorizada contendo toda e qualquer ocorrência que tenha impactado o serviço e a respectiva ação mitigadora tomada.

d) informes e sugestões dos usuários; e

e) qualquer ocorrência que, de algum modo, tenha prejudicado ou interferido no bom andamento do serviço.

NOTA: Descrição de cada ocorrência com todos os detalhes julgados importantes e indispensáveis para o entendimento da autoridade a quem a ocorrência será encaminhada posteriormente.

2.10 IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO

A implantação e a desativação de uma Sala AIS deve ser efetuada 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 COMUNICAÇÃO

A Sala AIS de Aeródromo deve dispor de meios de comunicação via AMHS, telefone, 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 ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

3.2.1 A Sala AIS deve disponibilizar o acesso aos Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica por meio do AISWEB, Internet (<http://www.aisweb.aer.mil.br/>) ou Intraer (<http://aisweb.intraer/>).

3.2.2 Caso haja a necessidade da impressão de algum Produto de Informação Aeronáutica, deverá ser observado o previsto na ICA 53-7 “Disponibilização e Utilização da Informação Aeronáutica em Formato Digital”.

3.2.3 A Sala AIS deve disponibilizar o acesso às publicações oficiais convencionais e não convencionais em vigor, aprovadas pelo DECEA por meio da página eletrônica Publicações DECEA, Internet (<https://publicacoes.decea.gov.br/>) ou Intraer (<http://publicacoes.decea.intraer/>).

3.2.4 O operador da Sala AIS deve ter o conhecimento básico e manter-se atualizado sobre os assuntos relacionados às publicações listadas no Anexo B.

3.2.5 A Sala AIS internacional deve disponibilizar o acesso aos Produtos de Informação Aeronáutica estrangeiros por meio do link “AIS por País”, disponível no AISWEB.

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

3.2.7 A sala AIS que possuir publicações e impressos de uso exclusivo deve arquivá-los em pastas e disponibilizar o acesso aos operadores AIS e aos usuários autorizados.

3.2.8 As solicitações de publicações de uso exclusivo devem ser feitas ao DECEA por meio do formulário Fale Conosco, no Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC).

3.2.9 As Salas AIS devem possuir um Plano de Degradação que contenha ações e procedimentos mitigadores, a serem cumpridos nos casos de instabilidade ou inoperância no acesso aos Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica.

3.2.10 A Sala AIS deve disponibilizar também o acesso aos formulários abaixo. Esses, quando recebidos e preenchidos pelos usuários, deverão ser encaminhados de imediato, sem interrupção da cadeia de informação, conforme o seguinte:

- a) IECEA 53-11 “Informação Pós-Voo Sobre Inoperâncias ou Deficiência no Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião” (Anexo C) – providências conforme item 3.3 ;
- b) IEPV 63-14 “Formulário de Registro de Informações dos Serviços do SISCEAB” – ao Comandante do DTCEA de sua área de jurisdição, conforme previsto no FCA 63-51 “Registro de Informações dos Serviços AIS, ATS, CNS e MET do SISCEAB aos Usuários Militares”;
- c) IEPV 100-6 “Formulário de Notificação de Incidente de Tráfego Aéreo” – à Organização Regional da área de jurisdição;
- d) RCSV “Relatório ao CENIPA para a Segurança de Voo” – disponível e enviado eletronicamente por meio de acesso ao site do CENIPA; e
- e) RELPREV “Relatório de Prevenção” – disponível e enviado eletronicamente por meio de acesso ao site do CENIPA.

3.3 INFORMAÇÃO PÓS-VOO

A principal finalidade da informação pós-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.

3.3.1 APRESENTAÇÃO DA INFORMAÇÃO PÓS-VOO

As tripulações de voo poderão apresentar diretamente na Sala AIS a informação, em formulário apropriado, IECEA 53-11 “Informação Pós-Voo Sobre

Inoperâncias ou Deficiência no Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião” (Anexo C).

3.3.2 PROVIDÊNCIAS DA SALA AIS

3.3.2.1 O operador da Sala AIS deverá adotar as seguintes providências:

- a) informar ao órgão ATS envolvido e utilizar a informação nos próximos atendimentos, acrescentando que ainda não foi confirmada;
- b) fazer o registro no LRO;

3.3.2.2 O Chefe da Sala AIS deverá adotar as seguintes providências:

- a) se o assunto do informe for de responsabilidade do PSNA local, comunicará ao setor competente;
- b) se o assunto do informe não for de responsabilidade do PSNA local, comunicará à organização regional à qual estiver subordinado; e
- c) se o assunto do informe se referir a uma instalação operada por outro país, comunicará ao NOF do Brasil.

3.4 ATUALIZAÇÃO DAS INFORMAÇÕES

O PSNA deve verificar constantemente todas as informações aeronáuticas referentes à sua localidade, publicadas nos Produtos de Informação Aeronáutica. Caso observe alguma discrepância, deverá solicitar atualização, conforme previsto na ICA 53-4 “Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica”.

3.5 REGISTRO DE RECLAMAÇÕES E SUGESTÕES

Deve ser utilizado o serviço de atendimento ao cidadão (SAC), disponibilizado no site do DECEA, nos links: <http://servicos2.decea.intraer/sac/gerencial> e <http://ajuda.decea.gov.br/contato/>.

4 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO AIS

Os operadores das Salas AIS deverão estar aptos a identificar e informar aos usuários quaisquer modificações, temporárias ou permanentes, disponibilizadas nos Produtos de Informação Aeronáutica, bem como nas Normas confeccionadas pelo DECEA.

4.1 ATENDIMENTO AO USUÁRIO

4.1.1 O operador da Sala AIS é um importante elo do SISCEAB, pelo contato direto que estabelece com os usuários. Deve ser qualificado para o desempenho dessa função, com apresentação pessoal adequada, atuando com polidez no tratamento, dicção clara e pausada, comedimento na linguagem, bom uso das palavras do vernáculo e utilizar, na medida do possível, as palavras do léxico da OACI e de outros documentos que se encontrem em uso na aviação civil internacional.

4.1.2 O operador deverá providenciar as informações necessárias, as quais dependerão do voo planejado e do grau de familiarização do piloto com a rota.

4.2 SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO PRÉVIA AO VOO

4.2.1 A Sala AIS disponibiliza a consulta prévia ao voo na qual está contido o PIB, por meio do acesso ao AISWEB.

4.2.2 Apresenta-se, a seguir, uma lista de assuntos que estão disponíveis na consulta prévia ao voo:

- a) características físicas e operacionais de aeródromos;
- b) horário do nascer e pôr-do-sol;
- c) mapa de localização do aeródromo;
- d) informações meteorológicas;
- e) cartas aeronáuticas disponíveis (ADC, PDC, IAC, SID, etc.);
- f) rotas preferenciais;
- g) INFOTEMP ou Suplemento AIP; e
- h) NOTAM.

4.3 INFORMAÇÃO VERBAL

4.3.1 Deverá ser utilizada nos casos em que o piloto necessite de informações mais detalhadas. Para isso, o operador da Sala AIS deve estar constantemente atualizado a respeito do conteúdo dos Produtos de Informação Aeronáutica e das normas do DECEA e da Autoridade da Aviação Civil.

4.3.2 Apresenta-se, a seguir, uma lista de assuntos que podem estar relacionados com a informação verbal:

- a) regulamentos e procedimentos,
 - publicações básicas e emendas recentes;
 - regulamentos aplicáveis ao controle de tráfego aéreo;
 - procedimentos aplicáveis a rotas ou a procedimentos de saída por instrumentos, novos ou modificados; e
 - regulamentos relativos à entrada, saída e sobrevoo do país, aplicáveis às aeronaves civis em voo internacional;
- 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;
 - procedimentos locais de circulação e controle de tráfego aéreo;
 - instalações e serviços meteorológicos; e

- cartas adequadas ao planejamento de voo;
- c) instalações e procedimentos de comunicação,
- disponibilidade e condições de uso de instalações de comunicação terra-avião;
 - procedimentos aplicáveis; e
 - frequências e horários de funcionamento dos serviços;
- d) perigos para a navegação aérea,
- espaços aéreos condicionados temporários 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 próximos 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;
- ocorrência de missões operacionais humanitárias de socorro, tais como as sob responsabilidade das Nações Unidas, e qualquer procedimento ou limitações aplicáveis; e
- preenchimento do plano de voo, suas atualizações e a confecção de mensagens ATS relacionadas.

5 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ARO

Os operadores das Salas AIS deverão estar perfeitamente familiarizados com os procedimentos para veiculação dos planos de voo e as suas atualizações que estão contidos em publicações específicas em vigor.

5.1 AÇÕES DO OPERADOR DA SALA AIS DE AERÓDROMO

5.1.1 Ao receber uma intenção de voo, o operador da Sala AIS, dentre outras atribuições previstas em publicações específicas, deverá:

- a) efetuar a validação sintática e semântica. Caso algum campo esteja indevidamente preenchido, o operador deverá solicitar ao apresentador que o corrija e somente a encaminhará após essa providência;
- b) independentemente do local de partida do voo, a Sala AIS que receber as intenções de voo é responsável pela realização da verificação sintática e semântica.
- c) caso a Sala AIS receba um FPL referente a um voo partindo do correspondente aeródromo e perceba que houve falha em relação ao cumprimento do disposto em “a” e “b” acima, deverá:
 - envidar todos os esforços possíveis para resolver as falhas detectadas, em coordenação, sempre que possível, com a Sala AIS que recebeu a intenção de voo, com a tripulação envolvida ou com o órgão ATS pertinente;
 - evitar, ao máximo, penalizar o voo em questão devido aos erros que deveriam ter sido corrigidos quando da apresentação da correspondente intenção de voo; e
 - expedir, pelos meios adequados, o relato dessa ocorrência aos órgãos apropriados, a fim de possibilitar que tal fato seja analisado, bem como que as medidas pertinentes para correção e prevenção sejam implementadas.
- d) verificar se o registro da aeronave consta da listagem de aeronaves inadimplentes. Em sendo constatada a presença do referido registro, o

operador não deverá receber o plano de voo, devendo, no entanto, orientar o piloto a regularizar a situação.

- e) No caso de Decisão Judicial favorável à aceitação de Plano de Voo de aeronaves inadimplentes, é necessária e obrigatória a devida comunicação oficial por parte do órgão da Procuradoria Regional da União - PRU/AGU ou por Oficial de Justiça para que a Administração efetive o cumprimento da referida decisão. Após a adoção das medidas pertinentes, quando couber o cumprimento, o fato deverá ser lançado no Livro de Registro de Ocorrências (LRO) e as cópias das decisões recebidas deverão ser enviadas ao DECEA, por meio de documento oficial, até dez dias úteis após a ocorrência, para conhecimento e demais providências cabíveis.

5.1.2 Caso a intenção de voo seja referente à aeronave estrangeira civil enquadrada no Grupo II (aeronaves da aviação geral e do transporte aéreo não regular – AIP Parte GEN 4.1-2 Item 8.1.1 “b”), o operador AIS deverá orientar o piloto ou DOV a 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.

5.1.3 Caso a intenção de voo tenha como destino um aeródromo fora do território nacional, o operador AIS deverá orientar o piloto ou DOV a 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 da intenção de voo, conforme a AIP Parte GEN 1.2-4, Item 4.2.4.

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

5.1.4 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 5.1.1. Na inexistência dos meios para um processo de coordenação, poderá ser enviada mensagem de serviço informando a falha detectada e solicitando que seja corrigida.

5.2 RECEPÇÃO POR TELEFONE

5.2.1 CREDENCIAMENTO OU DESCREDENCIAMENTO

5.2.1.1 O credenciamento ou descredenciamento das Salas AIS, para receber as intenções de voo por telefone, dar-se-á mediante solicitação da Organização Regional respectiva ao SDOP.

5.2.1.2 A Organização Regional, antes de solicitar ao DECEA a aplicação de um procedimento para um determinado aeródromo, deverá assegurar, necessariamente, que:

- a) existam meios eficazes de telefonia a serem utilizados pelos pilotos de aeronave ou pelos DOV nesses aeródromos, para entrega das suas intenções de voo;
- b) haja a real impossibilidade de o órgão ATC atender a demanda de Planos AFIL, mesmo considerando a implementação de frequência ou setor específico para a sua recepção ou o aumento de posições operacionais, entre outras soluções; e
- c) o órgão AIS envolvido possa assumir esta carga de trabalho, sem prejuízo das suas funções.

5.2.1.3 As Salas AIS credenciadas para o recebimento de intenções de voo por telefone serão efetivadas quando forem divulgadas nos Produtos de Informação Aeronáutica.

5.2.1.4 Os telefones específicos, destinados exclusivamente para entrega das intenções de voo, são identificados nos Produtos de Informação Aeronáutica pela abreviatura: “TEL PLN”.

5.2.1.5 O descredenciamento dar-se-á quando não for possível cumprir as exigências previstas na legislação em vigor, sendo divulgado, pelo menos, por meio dos Produtos de Informação Aeronáutica.

5.2.1.6 Quando efetivados, os procedimentos para a entrega de intenções de voo por telefone a outro setor devidamente credenciado que não seja um órgão AIS serão regulamentados por publicação específica.

5.2.2 PROCEDIMENTOS

5.2.2.1 As conversações devem ocorrer no idioma português, de forma concisa, reduzindo-se ao máximo o tempo de utilização dos canais de comunicação, que devem ter o uso operacional restrito a essa finalidade.

5.2.2.2 Na Sala AIS onde se apresentar uma incidência reduzida do serviço por telefone, poderá ser autorizada, pela chefia dos órgãos AIS, a utilização de linha telefônica compartilhada com outras finalidades, não dispensando, entretanto, a gravação das comunicações.

5.2.2.3 Em todas as conversações, ou quando solicitado, as abreviaturas e as palavras de difícil entendimento deverão ser soletradas e, para isso, será utilizado o alfabeto fonético.

5.2.2.4 Quando da entrega das intenções de voo, os pilotos de aeronaves e os DOV deverão estar aptos a informar todos os dados necessários, na sequência dos formulários correspondentes, a fim de agilizar o seu preenchimento e reduzir o tempo de ocupação da linha telefônica.

NOTA: Excepcionalmente, em decorrência de um possível excesso de demanda, a não observância dessa orientação poderá acarretar preterição na ordem de atendimento.

5.2.2.5 A critério do DECEA, em determinados aeródromos desprovidos de órgãos ATS contidos em áreas definidas, as intenções de voo deverão ser apresentadas por telefone, antes da decolagem, à Sala AIS designada, conforme estabelecido nos produtos de informações aeronáuticas pertinentes (AIP ou ROTAER).

NOTA: Esse procedimento visa a reduzir as comunicações terra-avião nos órgãos ATC com grande movimento de tráfego aéreo, através da diminuição da transmissão de Planos AFIL.

5.2.3 ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR AIS

Para o recebimento das intenções de voo, compete ao operador AIS:

- d) atender com presteza o “TELEFONE PLN”;
- e) proceder conforme previsto na ICA 63-27 “Procedimentos dos Operadores AIS Relacionados ao DCERTA”

- f) após a conferência dos dados do formulário recebido, 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:
- g) “A MENSAGEM (CITAR MENSAGEM) FOI RECEBIDA ÀS (HORAS) UTC.”

5.2.4 ATENDIMENTO PADRONIZADO

5.2.4.1 Inicia-se com cumprimento padrão aos pilotos de aeronave ou aos DOV, que deve ser, por exemplo: “Plano de voo, (bom dia!), em que posso ajudá-lo?”.

5.2.4.2 Após o cumprimento padrão, o piloto de aeronave ou o DOV deverá informar seu nome e código ANAC e, então, responder às perguntas necessárias para o correto recebimento de suas intenções de voo.

5.2.4.3 Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de um PVC ou de um PVS, após o cumprimento padrão, a conversação deverá continuar com: “Informe matrícula, partida e destino” e, após a resposta: “Inicie o preenchimento a partir do campo 9 (Tipo de Aeronave), na sequência do Formulário de Plano de Voo”.

5.2.4.4 Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de uma CHG, após o cumprimento padrão, ser-lhe-á solicitado: “Informe matrícula, partida e destino” e, após a resposta: “Qual a modificação?”.

5.2.4.5 Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de uma DLA, após o cumprimento padrão, a conversação deverá continuar com: “Informe matrícula, partida e destino” e, após a resposta: “Qual é o novo horário?”.

5.2.4.6 Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de uma CNL, após o cumprimento padrão, a conversação deverá continuar com: “Informe matrícula, partida e destino”.

5.2.4.7 Após a entrega da intenção de voo, toda a informação contida deverá ser cotejada, exceto dos campos 10 e 19, para que o piloto de aeronave ou o DOV assegure-se de que foi recebida corretamente.

5.2.4.8 Ao término da conversação, o piloto de aeronave ou o DOV deverá ser informado do nome do operador e do horário de atendimento da seguinte forma: “Seu atendimento foi realizado pelo operador Fulano, às (hora e minuto)”.

5.2.4.9 A despedida padrão aos pilotos de aeronave ou aos DOV deverá iniciar com: “Deseja algo mais?”. Caso a resposta seja positiva, continuará com: “Em que posso ajudá-lo?”. Caso contrário, continuará com o cumprimento padrão, por exemplo: “Bom dia!”.

5.2.5 GRAVAÇÃO E ARQUIVO

5.2.5.1 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.

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

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

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

6 SALA AIS DE ÓRGÃO ATC

6.1 LOCALIZAÇÃO

Deve estar situada em local de acesso restrito e nas proximidades dos órgãos ATC.

6.2 ESPAÇO FÍSICO

6.2.1 O espaço físico será definido de acordo com as necessidades do órgão AIS e deverá ser projetado de forma ergonômica, levando-se em conta um ambiente de conforto para seus operadores.

6.2.2 A disposição dos móveis e a quantidade de posições operacionais devem atender a demanda do Órgão, possuindo um mobiliário adequado e específico para a função desempenhada.

6.2.3 A distribuição de equipamentos deverá permitir a livre circulação dos operadores e facilidade de manutenção e refrigeração dos equipamentos.

6.2.4 Deve ser disponibilizado isolamento acústico que reduza o ruído proveniente do ambiente externo, e as estações de trabalho deverão ser dispostas internamente de forma a minimizar os impactos de ruído contínuo junto à outra posição operacional.

6.2.5 Deve ser disponibilizada iluminação artificial que atenda à necessidade de iluminação geral e específica para cada posição operacional, não devendo causar reflexos nas telas utilizadas.

6.2.6 O sistema de climatização deverá permitir a manutenção da temperatura de 23° C +/- 2° e umidade relativa mínima de 60%, em todas variações climáticas devidas às estações do ano.

6.3 MATERIAL

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

- a) mobiliário e material de escritório adequado; e

- b) microcomputador e impressora compatíveis com a utilização dos sistemas necessários para o desempenho da função AIS.

6.4 ATRIBUIÇÕES

6.4.1 A Sala AIS de Órgão ATC tem as seguintes atribuições:

- a) prestar a informação aeronáutica, que tenha importância direta para o Órgão ATC;
- b) observar o funcionamento do AISWEB e, nos casos de inoperâncias, adotar o plano de degradação e registrar no LRO;
- c) informar ao Chefe da Sala AIS quaisquer discrepâncias durante seu turno e as necessidades relacionadas às atividades do setor, lançando as alterações no LRO;
- d) ter conhecimento dos Produtos de Informação Aeronáutica de interesse do Órgão ATC; e
- e) operar os meios alternativos, em caso de degradação do sistema, de acordo com o previsto no Modelo Operacional da Sala AIS.

6.4.2 A Sala AIS de Órgão ATC, que estiver vinculada a um ACC, APP ou C-AIS, além das atribuições anteriores, deverá também:

- a) tratar as mensagens ATS visualizadas nos terminais de acordo com as necessidades do órgão ATC local;
- b) fornecer suporte ao tratamento adequado das mensagens ATS mesmo nos casos de queda do STPV ou mau funcionamento do AMHS;
- c) consultar o órgão AIS originador, quando um plano de voo requisitado pela TWR não constar no banco de dados do órgão ATC; e
- d) elaborar as SDIA para os assuntos de competência do órgão ATC ao qual estiver subordinada.

6.5 ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

6.5.1 A Sala AIS de Órgão ATC deve acessar os Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica por meio do AISWEB, Internet (<http://www.aisweb.aer.mil.br/>) ou Intraer (<http://aisweb.intraer/>).

6.5.2 A Sala AIS de Órgão ATC deve disponibilizar o acesso as publicações oficiais convencionais e não convencionais em vigor, aprovadas pelo DECEA por meio da página eletrônica Publicações DECEA, Internet (<https://publicacoes.decea.gov.br/>) ou Intraer (<http://publicacoes.decea.intraer/>).

6.5.3 O operador da Sala AIS deve ter o conhecimento básico e manter-se atualizado sobre os assuntos relacionados às publicações listadas no Anexo B.

6.5.4 A Salas AIS de Órgão ATC deve possuir um Plano de Degradação que contenha ações e procedimentos mitigadores, a serem cumpridos nos casos de instabilidade ou inoperância no acesso aos Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica.

6.6 SUBORDINAÇÃO

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

6.6.2 A organização regional deverá exercer a supervisão das operações.

6.7 MEIOS DE COMUNICAÇÃO

A Sala AIS do Órgão ATC deve dispor de meios de comunicação via AMHS, telefone, 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.

6.8 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 2.9

6.9 ARQUIVAMENTO DE MENSAGENS

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

6.10 IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO

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

7 SALA AIS DE AUTOATENDIMENTO

7.1 LOCALIZAÇÃO

Deve estar situada, preferencialmente, em local de fácil acesso aos aeronavegantes.

7.2 ESPAÇO FÍSICO

A área deve ser projetada, em ambiente de conforto para seus usuários, levando-se em conta a disponibilização de equipamentos que possibilitem consultar Produtos de Informação Aeronáutica e planejar o voo.

7.3 IDENTIFICAÇÃO

A fim de facilitar sua localização, deverá ser colocado um painel com a letra “C”, pintada em cor preta sobre fundo amarelo, no pátio de estacionamento das aeronaves, no saguão do aeroporto e na entrada de acesso à Sala AIS, com os mesmos critérios previstos em 2.3

7.4 SUBORDINAÇÃO

7.4.1 A Sala AIS de Autoatendimento é subordinada administrativa e operacionalmente ao PSNA responsável pelo Órgão.

7.4.2 A Organização Regional deverá exercer a supervisão técnica e operacional das salas AIS de Autoatendimento que estão na sua área de jurisdição.

7.5 REQUISITOS MÍNIMOS

Para que a Sala AIS possa prestar serviço de informação aeronáutica na modalidade de autoatendimento, ela deverá possuir os requisitos mínimos, conforme abaixo:

- a) rede de dados suficiente para a utilização do serviço;
- b) energia redundante;
- c) computador compatível para os serviços prestados; e
- d) linha telefônica;

7.6 REGRAS PARA O AUTOATENDIMENTO

7.6.1 Para o estabelecimento do serviço de informação aeronáutica na modalidade autoatendimento em uma Sala AIS, a Organização Regional deverá consultar oficialmente o SDOP.

NOTA: Os Órgãos não subordinados ao DECEA deverão fazer as consultas por meio da Organização Regional da sua área de jurisdição.

7.6.2 Após a autorização para prestação do serviço de informação aeronáutica na modalidade de autoatendimento em uma Sala AIS, o SDOP deverá dar publicidade por meio dos Produtos de Informação Aeronáutica.

7.6.3 O Serviço de Informação Aeronáutica na modalidade autoatendimento na Sala AIS de Aeródromo ficará disponível, pelo menos, durante o horário de funcionamento do Órgão ATS local.

7.6.4 O PSNA, responsável pela Sala AIS de Autoatendimento, deve criar procedimentos de fiscalização e segurança para garantir as condições de uso dos equipamentos.

7.6.5 O PSNA, responsável pela Sala AIS de Autoatendimento, deverá criar procedimentos para disponibilização, recebimento e encaminhamento dos formulários, conforme o seguinte:

- a) IECEA 53-11 “Informação Pós-Voo Sobre Inoperâncias ou Deficiência no Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião” (Anexo C) – providências conforme item 3.3
- b) IEPV 63-14 “Formulário de Registro de Informações dos Serviços do SISCEAB” – ao Comandante do DTCEA de sua área de jurisdição, conforme previsto no FCA 63-51 “Registro de Informações dos Serviços AIS, ATS, CNS e MET do SISCEAB aos Usuários Militares”;
- c) IEPV 100-6 “Formulário de Notificação de Incidente de Tráfego Aéreo” – à Organização Regional da área de jurisdição;
- d) RCSV “Relatório ao CENIPA para a Segurança de Voo” – disponível e enviado eletronicamente por meio de acesso ao site do CENIPA;

- e) RELPREV “Relatório de Prevenção” – disponível e enviado eletronicamente por meio de acesso ao site do CENIPA.

7.6.6 O PSNA responsável pela Sala AIS de Autoatendimento deverá elaborar ou atualizar o modelo operacional conforme previsto na CIRCEA 53-1 “Orientação para Elaboração de Modelo Operacional AIS”.

7.6.7 O PSNA ficará responsável por gerenciar as SDIA da Sala AIS de Autoatendimento de sua competência.

7.6.8 O PSNA responsável pela Sala AIS de Autoatendimento deverá providenciar a indicação de uma contraparte quando ela for inspecionada.

7.6.9 O PSNA responsável pela Sala AIS de Autoatendimento deverá criar procedimentos para verificar constantemente todas as informações aeronáuticas referentes à localidade, publicadas nos Produtos de Informação Aeronáutica. Caso observe alguma discrepância, o responsável deverá solicitar atualização, conforme previsto na ICA 53-4 “Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica”.

7.6.10 A Sala AIS de Autoatendimento disponibilizará um terminal de computador para acesso ao AISWEB, e linha telefônica, de forma a possibilitar ao aeronavegante contatar o C-AIS da área de jurisdição ou outra Sala AIS, conforme regulamentação em vigor, no intuito de dirimir dúvidas a respeito das informações aeronáuticas.

7.6.11 A Sala AIS de Autoatendimento em um aeródromo internacional deverá conter avisos em português e inglês.

7.7 FONTES DE INFORMAÇÃO

7.7.1 As informações disponibilizadas na Sala AIS de Autoatendimento serão fornecidas pelo AISWEB, O usuário deverá acessar, pela Intraer, o link <http://www.aisweb.intraer/> e, pela Internet, o link <https://www.aisweb.aer.mil.br/>.

7.7.2 As informações estrangeiras disponibilizadas na Sala AIS de autoatendimento serão fornecidas por meio do link “AIS por País”, disponível no AISWEB.

7.7.3 No terminal de autoatendimento AIS, os usuários poderão também ter acesso às publicações oficiais convencionais e não convencionais em vigor, aprovadas pelo DECEA,

por meio da página eletrônica Publicações DECEA, Internet (<https://publicacoes.decea.gov.br/>) ou Intraer (<http://publicacoes.decea.intraer/>).

7.7.4 As informações meteorológicas são fornecidas por meio da REDEMET. O usuário deverá acessar, pela Intraer, o link <http://www.redemet.intraer/> e, pela Internet, o link <https://redemet.decea.gov.br/>.

7.8 COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES

7.8.1 A Sala AIS na modalidade de autoatendimento deve dispor de meios de comunicação via telefone, e acesso à Intranet ou Internet, ou outro sistema oficial para a transmissão de dados, de modo a permitir a fácil comunicação entre os órgãos operacionais relacionados e a consultas aos Produtos e Serviços de Informação Aeronáutica (AISWEB), ao Sistema de Plano de Voo (SIGMA) e a REDEMET.

8 DISPOSIÇÕES FINAIS

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



8.2 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

REFERÊNCIAS

CANADÁ. Organização da Aviação Civil Internacional. *Serviços de Informação Aeronáutica: Anexo 15*. Montreal, 2018.

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

Anexo A – Livro de Registro de Ocorrências

	Sala AIS LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS		
Início do turno de serviço dd/mm/aaaa hh:mm		Término do turno de serviço dd/mm/aaaa hh:mm	
I - Recebimento do serviço Eu, [Nome do operador AIS mais antigo da equipe], recebi o turno de serviço do operador [Nome do operador AIS mais antigo da equipe substituída] com todas as ordens em vigor.			
II - Integrantes do turno Supervisor, se houver: [Nome do Supervisor responsável] Lista de operadores: [Nome do operador] – [Nome do operador substituto]			
III - Instabilidades ou inoperâncias e respectivos restabelecimentos [Descrição pormenorizada das ações mitigadoras, conforme cada operador informou no Formulário de Relato de Ocorrências durante seu turno de serviço]			
IV - Informes e sugestões dos usuários [Descrição dos informes e transcrição das sugestões dos usuários]			
V - Ocorrências [Descrição de cada ocorrência com todos os detalhes julgados importantes e indispensáveis para o entendimento da autoridade a quem a ocorrência será encaminhada]			
VI - Passagem do serviço Eu, [Nome do operador AIS mais antigo da equipe], passei o turno de serviço ao operador [Nome do operador AIS mais antigo da equipe que assumirá o serviço] com todas as ordens em vigor.			

Anexo B – Publicações básicas necessárias ao operador de uma Sala AIS

1. Produto de Informação Aeronáutica
 - AIP, Emendas AIP e Suplemento AIP;
 - NOTAM e Cartas Aeronáuticas;
 - ROTAER e INFOTEMP; e
 - AIC
2. CIRCEA 53-1 Orientação para a Elaboração de Modelo Operacional AIS
3. CIRPV 58-1 Procedimentos para Identificação de Exploradores de Aeronaves Cargueiras Inadimplentes quanto às Tarifas Aeronáuticas
4. CIRCEA 63-4 Distribuição Predeterminada de NOTAM
5. CIRCEA 100-67 Voo de Aeronaves sem Transponder no Brasil
6. Código Brasileiro de Aeronáutica
7. FCA 63-50 Mensagens de Transporte Especial Relacionadas com Autoridades e Serviços Solicitados em um Plano de Voo
8. FCA 63-51 Registro de Informações dos Serviços AIS, ATS, CNS e MET do SISCEAB aos Usuários Militares ¹
9. ICA 53-1 NOTAM
10. ICA 53-2 Sala de Informação Aeronáutica (Sala AIS)
11. ICA 53-3 Planejamento de Pessoal AIS
12. ICA 53-4 Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica e PRENOTAM
13. ICA 53-5 Coleta de Dados Estatísticos AIS
14. ICA 53-6 Suplemento AIP
15. ICA 53-7 Disponibilização e Utilização da Informação Aeronáutica em Formato Digital
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 96-1 Cartas Aeronáuticas
23. ICA 100-1 Requisitos para Operação VFR ou IFR em Aeródromos
24. ICA 100-3 Operação de Veículos Ultraleves
25. ICA 100-4 Regras e Procedimentos Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros
26. ICA 100-9 Procedimentos Especiais para Aeronave Presidencial
27. ICA 100-11 Plano de Voo
28. ICA 100-12 Regras do Ar
29. ICA 100-13 Regras de Tráfego Aéreo para Circulação Operacional Militar (RESERVADO)
30. ICA 100-15 Mensagens ATS
31. ICA 100-37 Serviços de Tráfego Aéreo
32. ICA 100-39 Operação Aeroagrícola
33. ICA 100-40 Aeronaves Não Tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro
33. IECEA 53-1 Formulário de Registro de Informação
34. IECEA 53-4 Movimento Diário de Mensagens Processadas nas Salas AIS
35. IECEA 53-6 Formulário de Atualização de Zona Servida
36. IECEA 53-7 Movimento Mensal de Mensagens Processadas pelas Salas AIS
37. IECEA 53-11 Informação Pós-Voo sobre Inoperâncias ou Deficiência no Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião
38. IEPV 63-14 Modelo de Formulário de Registro de Informação dos Serviços do SISCEAB ¹
39. IEPV 100-6 Formulário de Notificação de Incidentes de Tráfego Aéreo
40. IEPV 100-7 Formulário de Plano de Voo Simplificado
41. IEPV 100-20 Formulário de Plano de Voo Completo
42. IEPV 100-28 Plano VOCOM ¹
43. IEPV 100-30 Formulário de Atualização de Plano de Voo
44. IEPV 102-1 Mensagem Telegráfica
45. MCA 53-2 Manual de Operações do Centro de NOTAM

**Continuação do Anexo B – Publicações básicas necessárias ao operador de uma Sala
AIS**

- 46.** MCA 53-4 Manual de Operações do Centro de Informação Aeronáutica (C-AIS)
- 47.** MACAR Manual de Confecção de Cartas Aeronáuticas (Cartas IFR)
- 48.** MCA 64-3 Manual de Busca e Salvamento (SAR)
- 49.** MCA 96-1 Manual de Confecção de Cartas Visuais
- 50.** MCA 96-2 Manual de Confecção das Cartas de Corredores Visuais
- 51.** MCA 100-11 Preenchimento dos Formulários de Planos de Voo
- 52.** MCA 102-7 Manual do Serviço de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica
- 53.** TCA 53-1 Códigos NOTAM
- 54.** TCA 53-2 Catálogo de Requisitos de Dados e Informações Aeronáuticas

¹ Somente em Sala AIS Militar

**Anexo C – Informação Pós-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:

02 JAN 2020

IECEA 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:** _____