

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
SEGUNDO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E
CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO
EPTA SBJA



TELECOMUNICAÇÕES

MANUAL DO ÓRGÃO AFIS SBJA

2023/02

SUMÁRIO

- 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**
- 1.1 FINALIDADE**
- 1.2 ÂMBITO**
- 2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**
- 3 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E FUNCIONAL**
- 4 ÁREA DE JURISDIÇÃO**
- 4.1 ESPAÇO AÉREO SOB RESPONSABILIDADE DO ÓRGÃO AFIS**
- 4.2 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO**
- 5 RECURSOS TÉCNICOS DISPONÍVEIS**
- 6 RECURSOS OPERACIONAIS (SISTEMAS E EQUIPAMENTOS)**
- 7 APRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DO ÓRGÃO**
- 8 CONFIGURAÇÕES E FACILIDADES**
- 9 COORDENAÇÕES NECESSÁRIAS**
- 10 PROCESSO DE QUALIFICAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL**
- 11 COMUNICAÇÃO PONTO A PONTO**
- 12 NORMAS ADMINISTRATIVAS GERAIS**
- 13 DISPOSIÇÕES TÉCNICAS ESPECIAIS**
- 14 ACORDOS OPERACIONAIS**
- 15 SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES**
- 16 DISPOSIÇÕES FINAIS**
- 17 ASSINATURAS**

PREFÁCIO

A finalidade da reedição deste Manual do Órgão AFIS teve como objetivo as seguintes alterações:

Item 4.2 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO

Item 4.2.1 ALTERAÇÃO DE HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO

CAPÍTULO 6 RECURSOS OPERACIONAIS

Item 8.1 CARTA DE AERÓDROMO (ADC)

8.2 CARTA DE APROXIMAÇÃO VISUAL (VAC)

8.3 PROCEDIMENTOS NDB

8.4 PROCEDIMENTOS RNAV

8.5 CARTAS DE PONTO DE REFERÊNCIA

CAPÍTULO 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Este Manual de Operações tem por finalidade complementar os assuntos dispostos no Modelo Operacional pela descrição detalhada dos recursos técnicos e operacionais necessários à prestação dos serviços do PSNA-JA, da estrutura organizacional e funcional e, adicionalmente, das orientações da gerência operacional, possibilitando a padronização e a otimização de procedimentos operacionais a serem aplicados quando da prestação do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e de Alerta, à luz da legislação vigente do SISCEAB, com data de efetivação na assinatura de sua aprovação pelo Gerente Operacional do PSNA.

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes neste documento aplicam-se ao PSNA-JA.

CAPÍTULO 2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1 DEFINIÇÕES

AERÓDROMO

Área definida de terra ou de água (que inclui todas suas edificações, instalações e equipamentos) destinada total ou parcialmente à chegada, partida e movimentação de aeronaves na superfície.

ÁREA DE MANOBRAS

Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves, excluídos os pátios.

ÁREA DE MOVIMENTO

Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves e está integrada pela área de manobras e os pátios.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE VOO POR INSTRUMENTOS

Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância de nuvens e teto, inferiores aos mínimos especificados para o voo visual.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE VOO VISUAL

Condições meteorológicas, expressas em termos de visibilidade, distância de nuvens e teto, iguais ou superiores aos mínimos especificados.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE ESTAÇÃO AERONÁUTICA

Estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Em certos casos, a estação aeronáutica pode estar instalada a bordo de um navio ou de uma plataforma sobre o mar.

HORA ESTIMADA DE CHEGADA

Para voos IFR, a hora em que se prevê que a aeronave chegará sobre um ponto designado, definido com referência aos auxílios à navegação, a partir do qual se planeja que um procedimento de aproximação por instrumentos será iniciado, ou, se o aeródromo não está equipado com auxílios à navegação, a hora em que a aeronave chegará sobre o aeródromo. Para voos VFR, a hora em que se prevê que a aeronave chegará sobre o aeródromo.

INFORMAÇÃO DE TRÁFEGO

Informação emitida por um órgão ATS para alertar um piloto, sobre outro tráfego aéreo conhecido ou observado que possa estar nas imediações da posição ou rota desejada do voo, e para auxiliá-lo a evitar uma colisão.

LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS – LRO

É o livro utilizado pelos Órgãos AFIS para o registro de todas as ocorrências durante os turnos de serviço. Todo Órgão AFIS deverá dispor de um Livro de Registro de Ocorrências (LRO).

NOTA: O preenchimento do LRO também poderá ser feito de forma eletrônica em sistema homologado pelo DECEA.

MANUAL DO ÓRGÃO AFIS

É o documento que complementa o modelo operacional, apresentando a estrutura funcional e organizacional, os recursos técnicos e as orientações relacionadas à gerência local.

MODELO OPERACIONAL DO ÓRGÃO AFIS

É o plano de operações concebido para cada Órgão AFIS, segundo as atribuições deste em relação ao SISCEAB, no qual estão discriminadas as ações operacionais relacionadas com a atividade de AFIS/R-AFIS/FIS.

PLANO DE VOO

Informações específicas, relacionadas com um voo planejado ou com parte de um voo de uma aeronave, fornecidas aos órgãos que prestam serviços de tráfego aéreo.

RUMO

Direção da rota desejada, ou percorrida, no momento considerado e, normalmente, expressa em graus, de 000° a 360° a partir do Norte (verdadeiro ou magnético), no sentido do movimento dos ponteiros do relógio.

SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO

Serviço prestado com a finalidade de proporcionar avisos e informações úteis para a realização segura e eficiente dos voos.

SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO

Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, aos serviços de informação de voo, alerta, assessoramento de tráfego aéreo, controle de tráfego aéreo (controle de área, controle de aproximação ou controle de aeródromo).

TRÁFEGO DE AERÓDROMO

Todo o tráfego na área de manobras de um aeródromo e todas as aeronaves em voo nas imediações do mesmo.

NOTA: Uma aeronave será considerada nas imediações de um aeródromo, quando estiver no circuito de tráfego do aeródromo, ou entrando ou saindo do mesmo.

VISIBILIDADE

Para fins aeronáuticos, visibilidade é o maior valor entre os seguintes:

- a) a maior distância em que um objeto de cor escura e de dimensões satisfatórias, situado perto do chão, pode ser visto e reconhecido, quando observado contra um fundo luminoso; ou
- b) a maior distância em que as luzes de 1000 candelas, nas vizinhanças, podem ser vistas e identificadas contra um fundo não iluminado.

NOTA: Essas definições se aplicam às observações de visibilidade disponibilizadas nos órgãos ATS, às observações da visibilidade predominante e mínima notificadas no METAR e SPECI, bem como às observações de visibilidade no solo.

ZONA DE TRÁFEGO DE AERÓDROMO

Espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido em torno de um aeródromo para proteção do tráfego do aeródromo

2.2 ABREVIATURAS

ACC Centro de Controle de Área

AFS Serviço Fixo Aeronáutico

AFIS Serviço de Informação de Voo de Aeródromo

ATS Serviço de Tráfego Aéreo

CBA Código Brasileiro de Aeronáutica

CNS Comunicação, Navegação e Vigilância

DECEA Departamento de Controle do Espaço Aéreo

EPTA Estação Prestadora de serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo

FIS Serviço de Informação de Voo

MOP Modelo Operacional

OEA Operador de Estação Aeronáutica

PSNA Provedor de Serviços de Navegação Aérea

R-AFIS Órgão AFIS Remoto

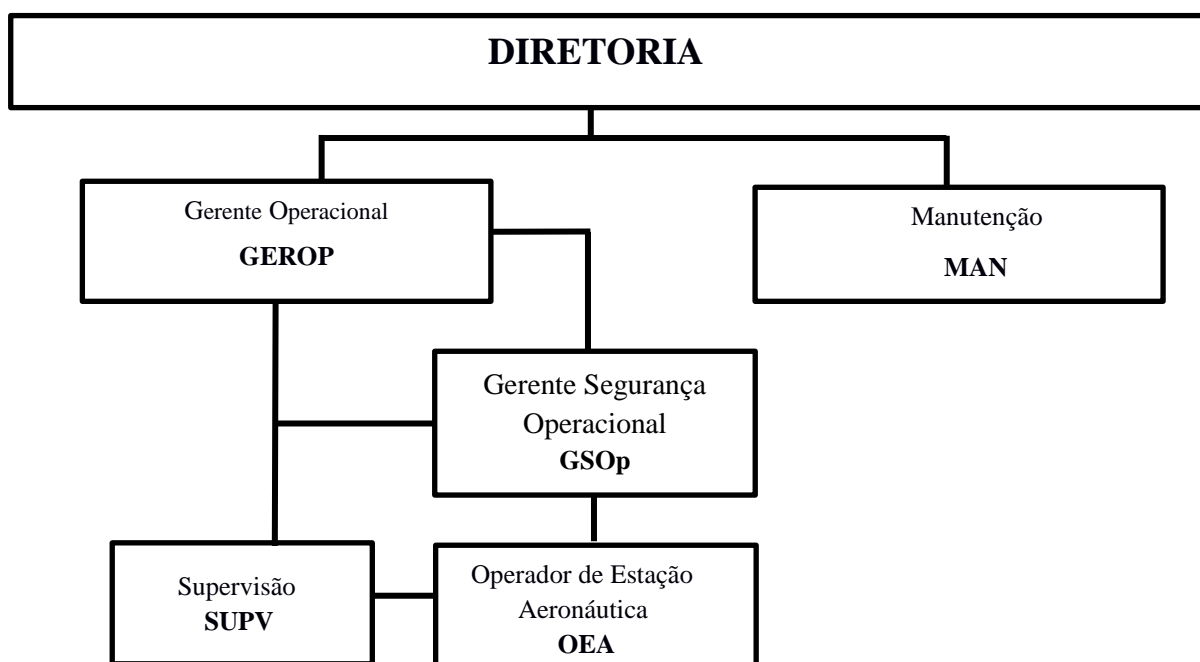
ROTAER Manual Auxiliar de Rotas Aéreas

SISCEAB Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

SMA Serviço Móvel Aeronáutico

SDIA Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica

CAPÍTULO 3 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E FUNCIONAL



CAPÍTULO 4 ÁREA DE JURISDIÇÃO

4.1 ESPAÇO AÉREO SOB RESPONSABILIDADE DO ÓRGÃO AFIS

O AFIS Jaguaruna proporciona o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo e o Serviço de Alerta a todo o tráfego aéreo em operação na área do Aeródromo e a todas as aeronaves em voo no Espaço Aéreo Inferior (FL145/GND-MSL), num raio de 50 km (27 NM), do aeródromo, desde que tenha conhecimento do tráfego.

4.2 HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO

O horário de funcionamento da rádio Jaguaruna, é **H12**.

As solicitações de alterações de caráter permanente no horário de funcionamento do PSNA-JA serão encaminhadas por meio do SDIA (Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica), para análise e aprovação do Regional.

4.2.1 ALTERAÇÃO DE HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO

As alterações de horários de funcionamento do PSNA-JA, quanto a antecipação, prorrogação e abertura em horários não previstos, terão caráter transitório e poderão ser objetos de solicitação por parte de empresas ou operadores de aeronaves.

As alterações de horário de funcionamento do PSNA-JA, e ou dos auxílios à radionavegação aeronáutica, em caráter de emergência, não serão passíveis da cobrança e ocorrerão somente nos seguintes casos:

- a) quando exigido pela segurança de tráfego aéreo; e
- b) para atendimento de serviços especiais de caráter urgente, os quais são: Segurança do Estado e salvamento de vida humana.

Excluídos os casos de emergência, as solicitações para alteração de horário de funcionamento do PSNA-JA e/ou auxílios à radionavegação aeronáutica que apoiam a navegação aérea deverão ser solicitadas ao Gerente Operacional sendo de sua competência o exame e a decisão quanto à emissão da correspondente autorização.

As solicitações para operação de antecipação ou prorrogação do PSNA-JA, deverão ser solicitadas à gerência operacional, no mínimo 2 (duas) horas antes do encerramento das atividades.

No caso das empresas de transporte aéreo regular (aeronaves constantes da tabela HOTRAN) e não regular, excetuados os voos extras, não havendo tempo hábil para encaminhamento da solicitação no prazo estabelecido, a alteração do horário pretendido (antecipação/prorrogação), até o máximo de duas horas, poderá ser formulada diretamente ao PSNA-JA, desde que chegue no referido órgão durante o seu horário de funcionamento e até o limite de uma hora antes do seu encerramento.

As solicitações poderão ser efetuadas por meio telefone, e-mail (correio eletrônico), observados os prazos mínimos citados, devendo todas as solicitações serem confirmadas via telefone.

O Gerente operacional deverá responder prontamente às solicitações de alterações de horários recebidas, justificando ao usuário quando da impossibilidade no seu atendimento.

Qualquer alteração de horário de funcionamento do PSNA-JA, deverá ser informada ao ACC, registrando os referidos fatos no Livro de Ocorrência (LRO).

CAPÍTULO 5 RECURSOS TÉCNICOS DISPONÍVEIS

5.1 SERVIÇO MÓVEL

- a) A Rádio Jaguaruna dispõe de 2 (dois) transceptores (principal e reserva), todos operando na FREQUÊNCIA 130.700MHz, com alcance nominal em média 100NM, alcance real variando em proporção direta à altitude da aeronave que esteja em contato bilateral;
- b) Encontra-se também disponível para comunicação interna de 1 (um) RÁDIO HT, de base fixa, e 1 (um) HT portátil utilizado para comunicação e coordenação operacional com diversos setores, conforme discriminado abaixo:

Canal 01 (COA) Operações Fiscais de Pátio

Canal 02 (AVSEC) Aviation Security

Canal 03 (EPTA) Rádio Jaguaruna

CANAL 04 (MAN RDL) Manutenção

CANAL 05 (SHELL) Abastecimento

CANAL 06 (SCI) Seção Contra Incêndio

5.2 SERVIÇO FIXO

- a) O Serviço Fixo de Telecomunicações Aeronáuticas da radio Jaguaruna é prestado pela sala COM;
- b) Telefone Linha Comercial (48) 3624-8801 utilizado para autorizações de plano de voo junto ao ACC CURITIBA e comunicação com os demais órgãos ATS do Sistema;
- c) Terminais de computadores ligados a INTERNET;
- d) Terminal TSAWEB/AHMS (Terminal de Encaminhamento e Entrega de Mensagem);
- e) Impressora HP Laser Jet

5.3 AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

- a) NDB JGN [2] 280 2840.73S/04904.00W.
- b) [2] (MON, TUE, WED, THU, FRI, SAT 1000-2200) - O/R: Demais HR O/R pelo TEL (48) 3624-8801

5.4 AUXÍLIOS LUMINOSOS

- a) Luzes de pista:
Luzes de Cabeceira (L12)
Luzes Laterais de Pista (L14)
Luzes Laterais de Táxi (L15)
- b) Farol Rotativo de Aeródromo (L21)
- c) PAPIS RWY05

5.5 EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO

VHF 01 - FREQUÊNCIA principal – 130.700 MHZ;

VHF 02 - FREQUÊNCIA reserva – 130.700 MHZ.

5.6 ÓRGÃOS E SETORES DE APOIO

Centro de Controle de Área de Curitiba (ACC-CW);

Centro Meteorológico de Vigilância (CMV Curitiba);

5.7 MANUTENÇÃO E SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES

5.7.1 MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS

A manutenção de equipamentos dos sistemas de telecomunicações do Serviço Móvel e Fixo, Auxílios à Navegação e Aproximação e Luzes de Superfície é realizada pelos técnicos da ATS TELECOMUNICAÇÕES mediante contrato de prestação de serviço.

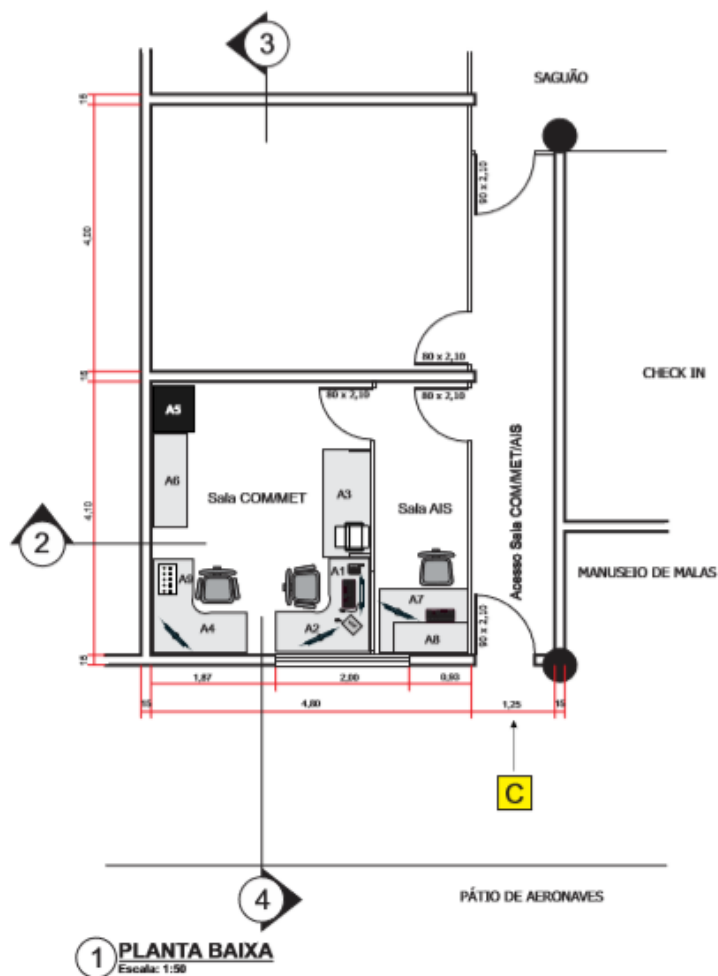
A EPTA está instalada na área restrita do Aeroporto Regional de Jaguaruna que dispõe de serviço de Segurança e Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC).

CAPÍTULO 6 RECURSOS OPERACIONAIS

	EQUIPAMENTO/SISTEMA	MANUTENÇÃO	SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES
01	Sistema TSAWEB/AMHS	NAVBRASIL/NIBBLE	RDL Aeroportos
02	EMS-3 (Meteorologia)	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
03	VHF (principal e reserva)	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
04	HT Portátil	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
05	Telefone Comercial	Suporte Técnico RDL	RDL Aeroportos
06	Barômetro Reserva	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
07	Computadores	Suporte Técnico RDL	RDL Aeroportos
08	Impressora HP	Suporte Técnico RDL	RDL Aeroportos
09	Cone de Vento (Biruta)	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
10	Console do Farol Rotativo	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
11	Console do Balizamento	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
12	Console do PAPI	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
13	Monitor do NDB	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
14	Sistema de Gravação	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos
15	Sistema TATIC	Suporte DECEA	RDL Aeroportos
16	Campainha de Emergência SCI	Suporte Técnico RDL	RDL Aeroportos
17	Linha ponto-a-ponto SCI	Suporte Técnico RDL	RDL Aeroportos
18	Grupo de Geradores	Suporte Técnico ATS	RDL Aeroportos

Nota: A infraestrutura dos equipamentos é de responsabilidade da administração aeroportuária local.

CAPÍTULO 7 APRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DO ÓRGÃO



EQUIPAMENTO - MOBILIÁRIO

REF.	DESCRIÇÃO	OBS.
A1	MESA/CONSOLE OPERACIONAL:	
A2	MONITOR INFOMET	
A3	MESA/IMPRESSORA	
A4	MESA AUXILIA	
A5	GRAVADOR	
A6	ARMÁRIO/ARQUIVO	
A7	PUBLICAÇÕES/MET/NOTAM (AIS)	
A8	MESA E CADEIRA PARA UTILIZAÇÃO DAS TRIPULAÇÕES	
A9	COMENDO DO BALIZAMENTO/PAP/FAROT	

CAPÍTULO 8 CONFIGURAÇÕES E FACILIDADES

O PSNA-JA encontra-se instalada andar térreo do Aeroporto Regional Sul Bortoluzzi.

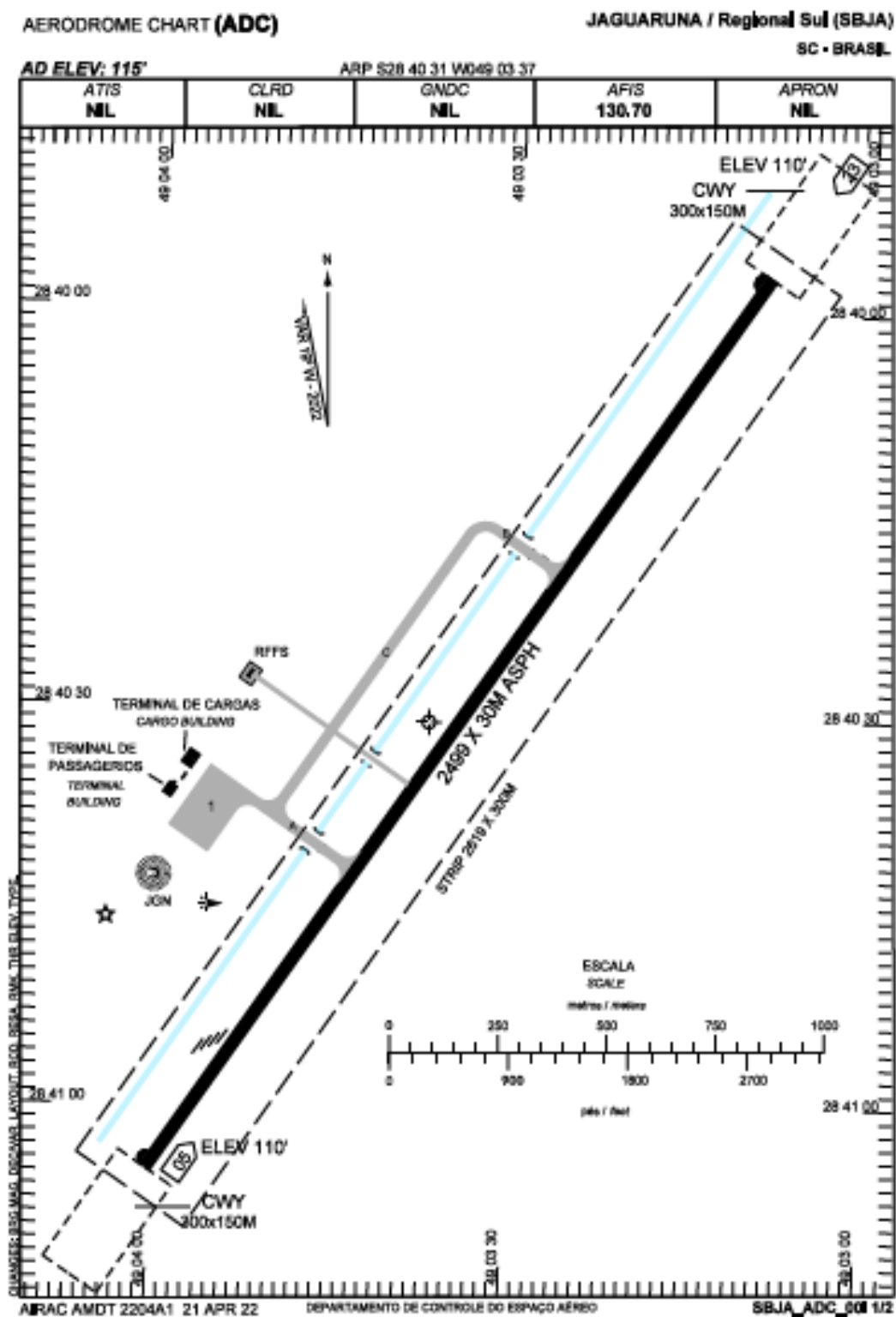
AD PUB Regional Sul (SBJA) / JAGUARUNA, SC 28 40 31S/049 03 37W

AD PUB UTC-3 VFR IFR 05 (2499x30 ASPH 57/F/A/X/ SBCW (CINDACTA 2)

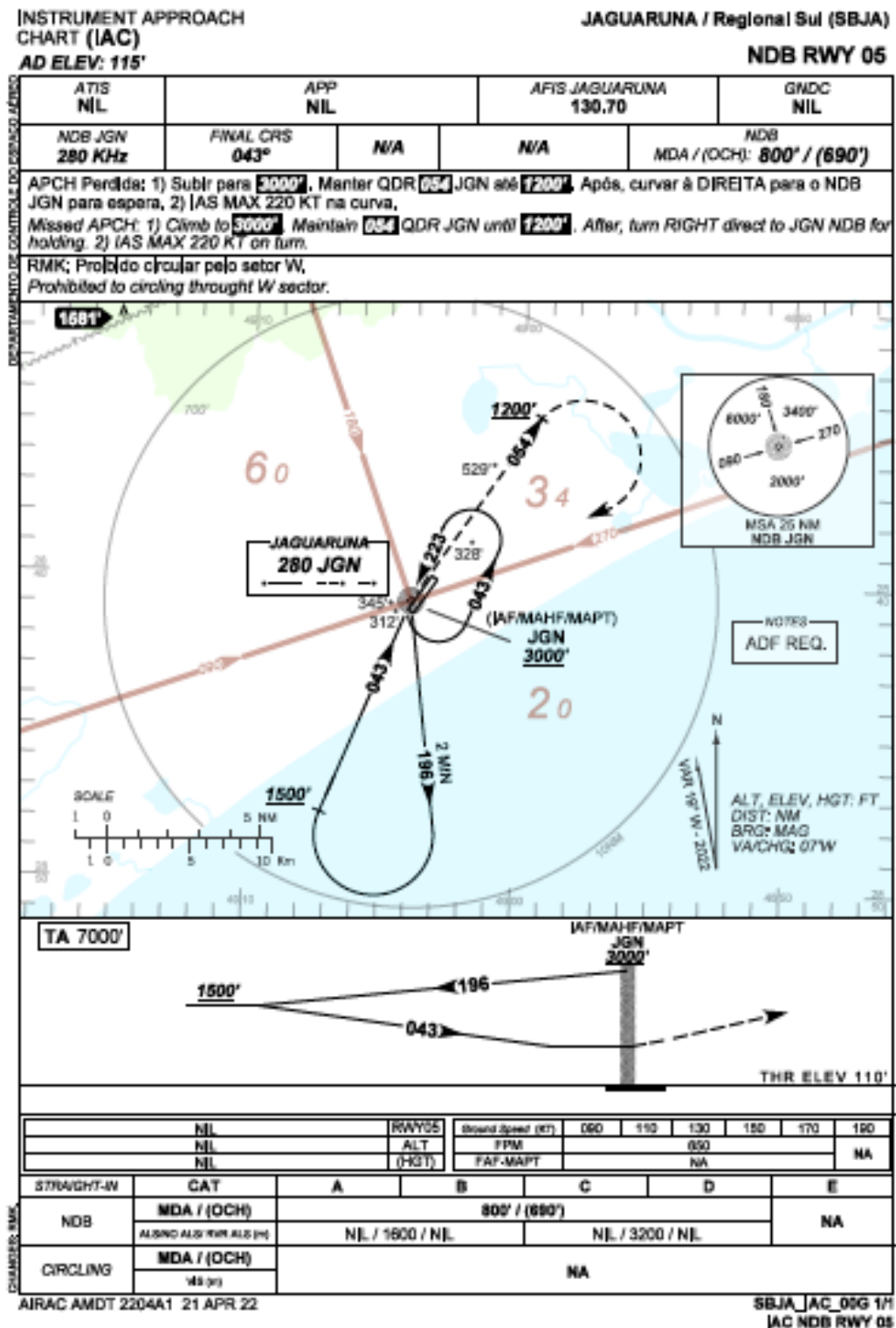
COM - RÁDIO 130.700Mhz RDONAV - NDB JGN 280 2840.73S/04904.00W

CMB – TF, MET CMA-3 AIS (referência ROTAER)

8.1 CARTA DE AERÓDROMO (ADC)



8.3 PROCEDIMENTOS NDB



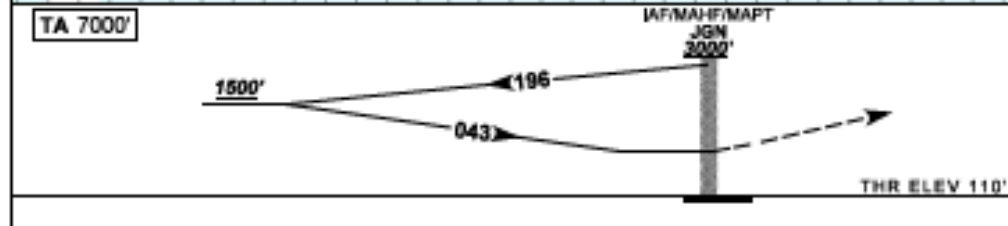
**INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)
AD ELEV: 115'**

**JAGUARUNA / Regional Sul (SBJA)
NDB RWY 05**

ATIS NIL	APP NIL	AFIS JAGUARUNA 130.70	GNDC NIL
NDB JGN 280 KHz	FINAL CRS 043°	N/A	N/A
		NDB MDA / (OCH): 800' / (690')	

APCH Perda: 1) Subir para 3000'. Manter QDR 054 JGN até 1200'. Após, curvar à DIREITA para o NDB JGN para espera, 2) IAS MAX 220 KT na curva.
Missed APCH: 1) Climb to 3000'. Maintain 054 QDR JGN until 1200'. After, turn RIGHT direct to JGN NDB for holding. 2) IAS MAX 220 KT on turn.

RMK; Proibido circular pelo setor W.
Prohibited to circling through W sector.

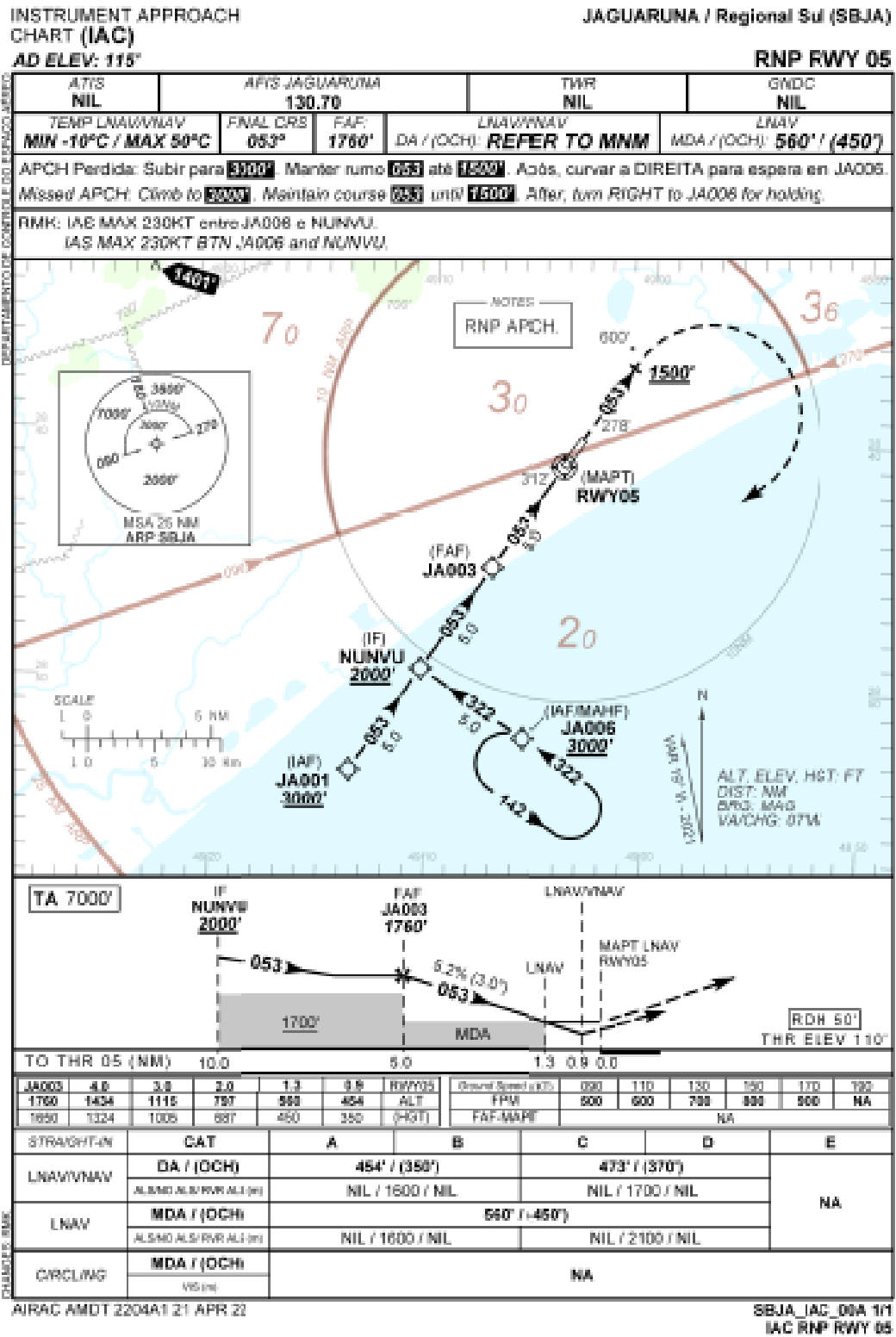


NIL		RWY05	Ground Speed (KT)	080	110	130	150	170	190
NIL		ALT	PPM	050					NA
NIL		(H2T)	FAF-MAPT	NA					NA
STRAIGHT-IN	CAT	A	B	C	D	E			
NDB	MDA / (OCH)	800' / (690')				NA			
	ALSO / (OCH) (ft)	NIL / 1600 / NIL		NIL / 3200 / NIL					
CIRCLING	MDA / (OCH)	NA							
	(ft)								

AIRAC AMDT 2204A1 21 APR 22

SBJA_IAC_05G 1/1
IAC NDB RWY 05

8.4 PROCEDIMENTOS RNAV



INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

JAGUARUNA / Regional Sul (SBJA)

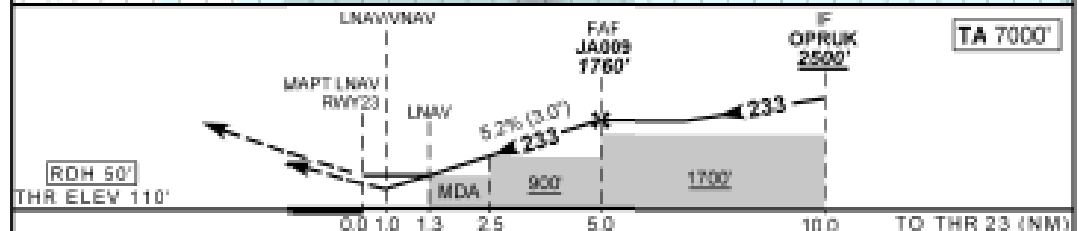
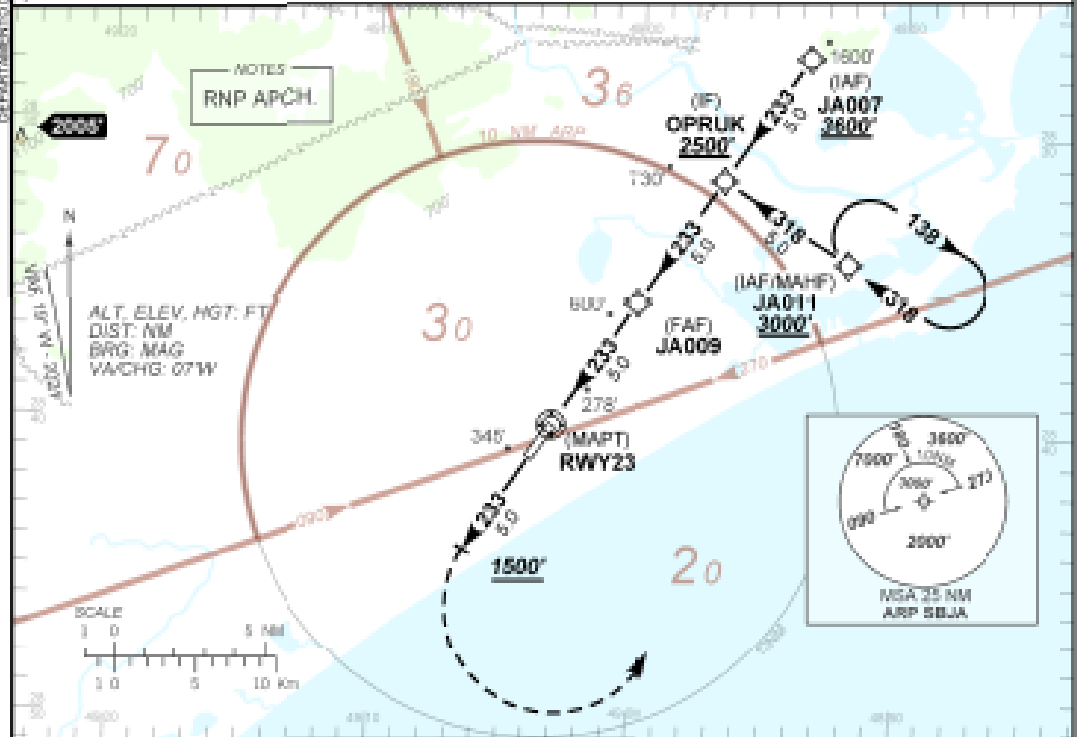
AD ELEV: 115'

RNP RWY 23

A/TIS NIL		AFIS JAGUARUNA 130.70		TWR NIL	GND NIL
TEMP LNAV/NAV MIN -10°C / MAX 50°C	FINAL CRS 233°	FAF: 1760'	LNAV/YNAV DA / (OCH): REFER TO MNM	LNAV MDA / (OCH): 580' / (470')	

APCH Perdida: Subir para 3000', Manter rumo 233 até 1500'. Após, curvar à ESQUERDA para espera em JA011.
Missed APCH: Climb to 3000'. Maintain course 233 until 1500'. After, turn LEFT to JA011 for holding.

RMK: 1) IAS MAX 230 KT entre JA011 e OPRUK. 2) Proibido para circular pelo setor W.
1) IAS MAX 230 KT BTW JA011 and OPRUK. 2) Prohibited circling through W sector.



RRWY23	1.3	2.5	3.8	4.6	JA009												
ALT	880	985	1115	1434	1760												
(HGT)	470	845	1008	1324	1690												
STRAIGHT-IN	CAT	A	B	C	D	E											
LNAV/NAV	DA / (OCH)	482' / (380')			501' / (400')												
	ALSD/ALP/RVR ALI (m)	NIL / 1700 / NIL			NIL / 1800 / NIL												
LNAV	MDA / (OCH)	580' / (470')			NIL / 2200 / NIL												
	ALSD/ALP/RVR ALI (m)	NIL / 1700 / NIL			NIL / 2200 / NIL												
CIRCLING	MDA / (OCH)	NA															
	VIS (m)																

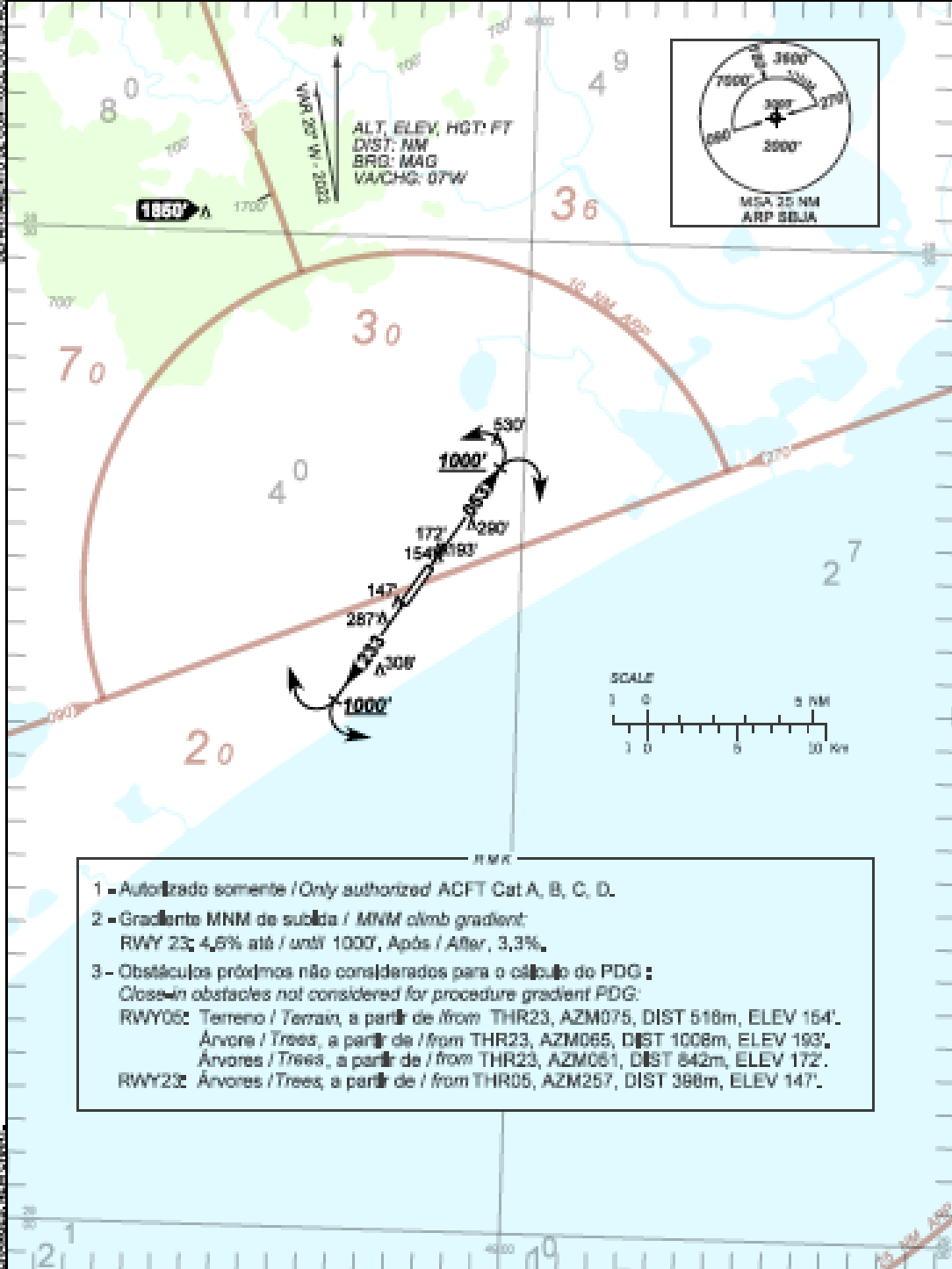
AIRAC AMDT 2204A1 21 APR 22

SBJA_IAC_00B 1/1
IAC RNP RWY 23

DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)
AD ELEV: 115'

JAGUARUNA / Regional Sul (SBJA)
RWY 05 / 23
OMNI

TA 7000'	ATIS NIL	AFIS JAGUARUNA 130.70	APP NIL	ACC CURITIBA 126.10 127.50 135.85
----------	----------	-----------------------	---------	-----------------------------------



- 1 - Autorizado somente / Only authorized ACFT Cat A, B, C, D.
- 2 - Gradiente MNM de subida / MNM climb gradient:
RWY 23: 4,5% até / until 1000', Após / After, 3,3%.
- 3 - Obstáculos próximos não considerados para o cálculo do PDG:
Close-in obstacles not considered for procedure gradient PDG:
RWY05: Terreno / Terrain, a partir de / from THR23, AZM075, DIST 516m, ELEV 154'.
Árvore / Trees, a partir de / from THR23, AZM065, DIST 1008m, ELEV 193'.
Árvores / Trees, a partir de / from THR23, AZM081, DIST 842m, ELEV 172'.
RWY23: Árvores / Trees, a partir de / from THR05, AZM257, DIST 388m, ELEV 147'.

AIRAC AMDT 2206A:1 18 JUN 22

SBJA_SID_00J 1/1
SID OMNI RWY 05 / 23

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

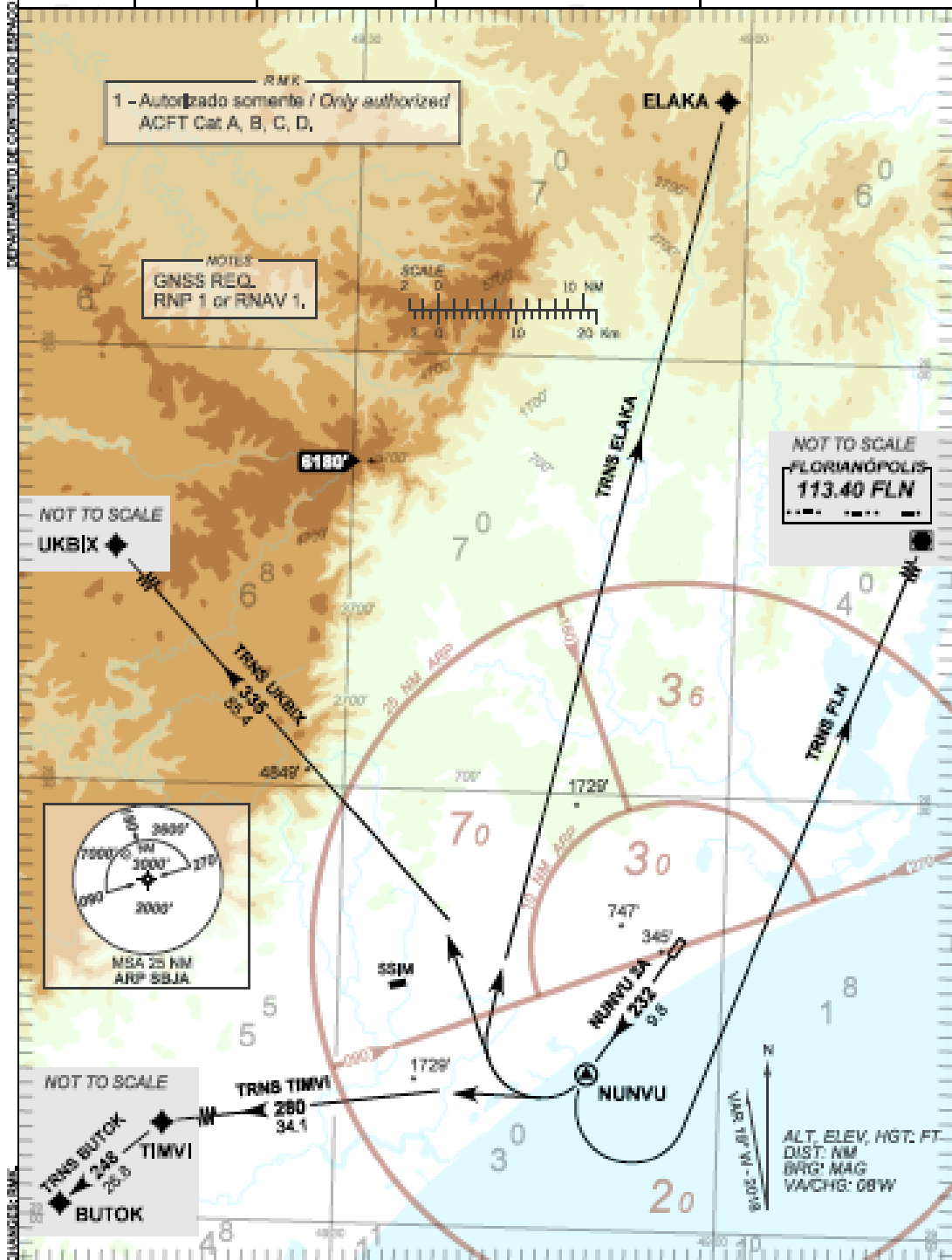
JAGUARUNA / Regional Su (SBJA)

RWY 23

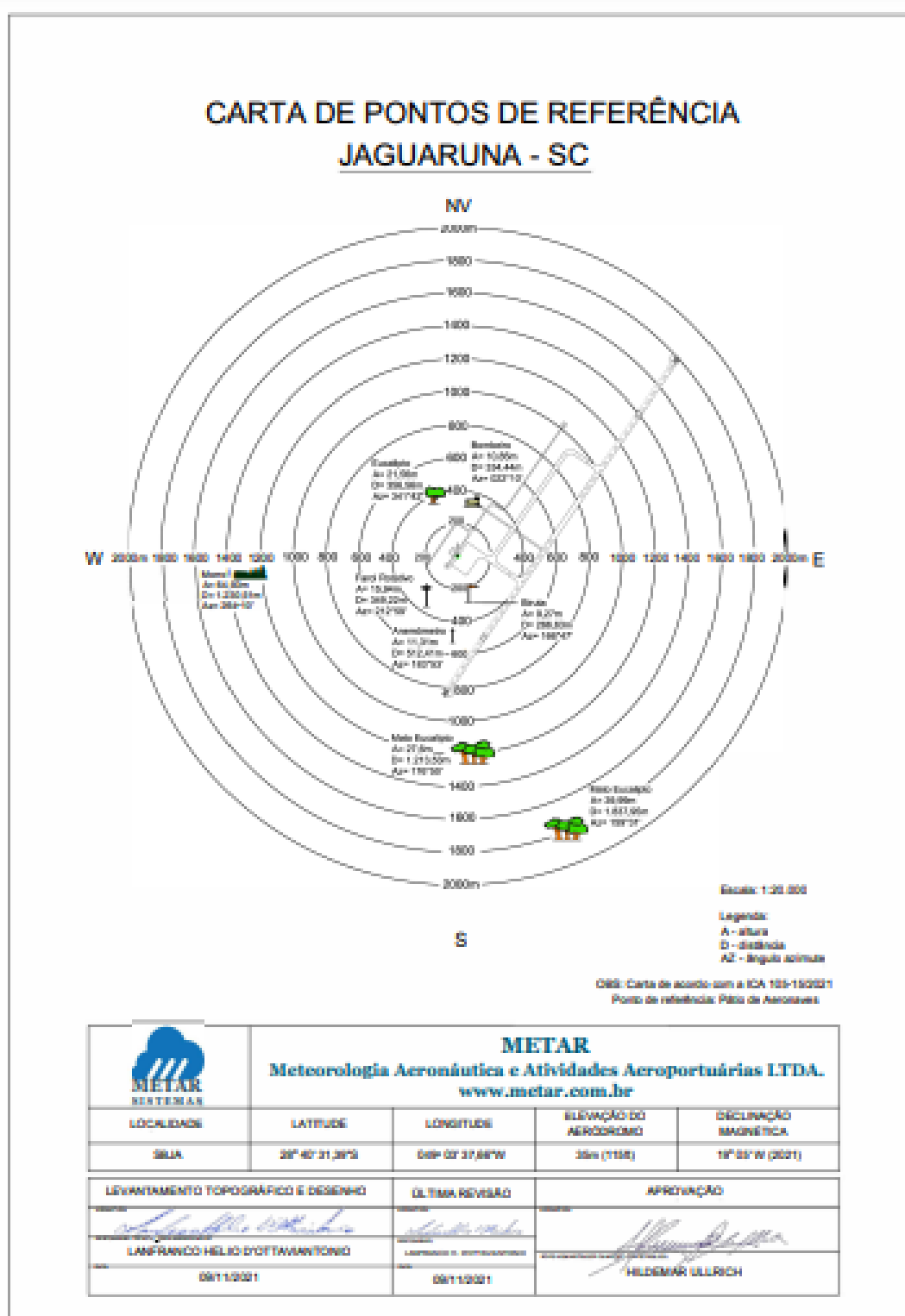
AD ELEV: 115'

RNAV NUNVU 2A

TA 7000'	ATIS NIL	AFIS JAGUARUNA 130.70	APP NIL	ACC CURITIBA 126.10 135.85 127.50
----------	----------	-----------------------	---------	-----------------------------------

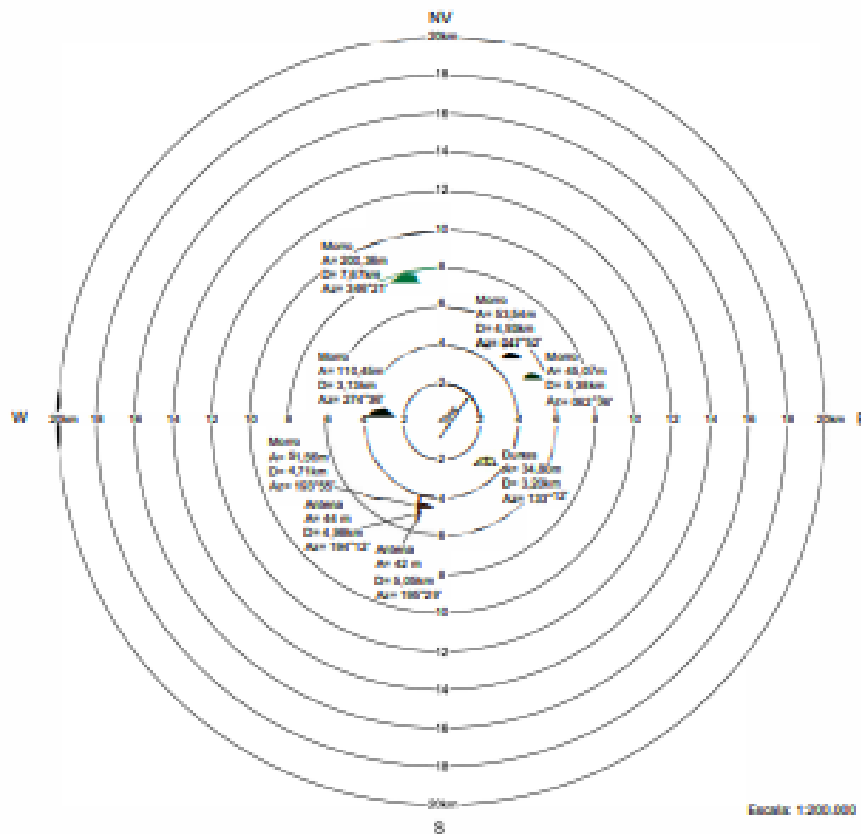


8.5 CARTAS DE PONTO DE REFERÊNCIA



CARTA DE PONTOS DE REFERÊNCIA

JAGUARUNA - SC



Escala: 1:200.000

Legenda:
 A - altura
 D - distância
 AZ - ângulo azimute

OBS: Carta de acordo com a ISA 105-150001
 Ponto-de referência: Pólo de Aeronaves

		METAR Meteorologia Aeronáutica e Atividades Aeroportuárias LTDA. www.metar.com.br		
LOCALIDADE	LATITUDE	LONGITUDE	ELEVACÃO DO AERÓDROMO	DECLINAÇÃO MAGNÉTICA
SELVA	30° 45' 31,30"S	54° 03' 37,80"W	35m (115ft)	1°P 65' W (2021)
LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO E DESENHO		ÚLTIMA REVISÃO		APROVAÇÃO
 LANFRANCO HELIO DOTTAVANTONI		 LANFRANCO HELIO DOTTAVANTONI		 HELSONAR ULLRICH
08/10/2021		09/11/2021		

CAPÍTULO 9 COORDENAÇÕES NECESSÁRIAS

9.1 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO DE TRAFÉGO AÉREO ACC-CW

- a) Obter autorização para utilização dos níveis de voo propostos para operação IFR e coordenações correlatas;
- b) Transferência de comunicação de tráfego entre as áreas jurisdicionais (27NM ou 50 km/Espaço Aéreo Inferior) da Rádio Jaguaruna e ACC-CW;
- c) Informações relativas às condições meteorológicas de operação do aeródromo.

NOTA: Eventualmente ocorrem coordenações com o APP-FL, em função da altitude dos tráfegos.

9.2 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO DE TRAFÉGO AÉREO COpm-CW

- a) Coordenação de tráfego de aeronaves em operação militar nas cercanias da área jurisdicional;
- b) Transferência de comunicação de tráfego em operação militar entre as áreas jurisdicionais (27NM ou 50KM/Espaço Aéreo Inferior) da Rádio Jaguaruna e COpm-CW;
- c) Identificação de tráfegos para Defesa Aérea.

Seção Contra Incêndio local SCI

Para as comunicações com o SCI serão utilizados seguintes meios:

- a) Rádio HT Base Fixa CANAL 6;
- b) Linha ponto-a-ponto;

Área de Operação e Segurança do Aeródromo

As coordenações entre o PSNA-JA e a área de Operações (COA) são realizadas através dos seguintes meios:

- a) Sistema de rádio comunicação, CANAL 1 e 3;
- b) Ramal interno 8829

Os tipos de coordenações são as seguintes: radio HT de base fixa

- a) Incursão em pista, obstrução ou presença de animais, pássaros e objetos e procedimentos para desobstrução de pista conforme Carta de Acordo Operacional com a administração do aeródromo;
- b) Coordenação de informação dos tráfegos previstos para pouso no Aeródromo, visando vistoria de pista e estacionamento no pátio de manobras.

Relação Telefônica dos Órgãos de Apoio.

ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO	TELEFONE/E-MAIL	RAMAL
ACC-CW	41-3251-5451	
Supervisor ACC-CW	41-3356-3475/3251-5342	
COpM Curitiba	41-3251-5560/3251-5460	
RCC-Curitiba	41-3256-8008/3251-5309	
SIPACEA Curitiba	41-3251-5227	
Chefia SIPACEA	41-99267-8767	
APP-FL	48-3229-5037	
SCI	48-3631-9666	
Gerência Geral	48-3624-8817	8817
ADM RH	48-3624-8809	8809
SGSO	48-3624-8803	8803
Gerência AVSEC	48-3624-8805	8805
AVSEC	48-3624-8837	8837
Canal de Inspeção	48-3624-8808	8808
Fiscal/COA	48-3624-8829	8829
Bombeiro Voluntário	199	
Hospital de Caridade-HCJ	48-3624-2091	
Polícia Federal	48-3461-8600	
Polícia Militar	48-3631-9391	

CAPÍTULO 10 PROCESSO DE QUALIFICAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL

A ATS Telecomunicações é a empresa responsável pelo planejamento, coordenação, e implementação de cursos e estágios técnico operacionais que atendam às necessidades de elevação de nível e de qualidade no desempenho operacional do OEA/SEA.

Compete à ATS Telecomunicações, divulgar e providenciar os meios para o estabelecimento de novas normas e procedimentos publicados pelo DECEA, bem como relembrar, periodicamente, em reuniões operacionais e instruções dirigidas, a legislação em vigor e necessária ao bom andamento do serviço.

10.1 HABILITAÇÃO

De acordo com a ICA 102-7, o Certificado de Habilitação Técnica para os operadores do PSNA-JA, será concedido ao OEA/SEA que:

- a) Concluir, com aproveitamento, a fase teórica do estágio operacional específico para habilitação na RÁDIO com carga horária mínima especificada;
- b) Concluir, com aproveitamento, a fase prática do estágio operacional específico para habilitação na RÁDIO, e
- c) For aprovado pelo Conselho Operacional.

CAPÍTULO 11 COMUNICAÇÃO PONTO A PONTO

- O Operador do PSNA-JA utiliza a linha comercial **48-3624-8801**, para informar as mudanças das condições operacionais do aeródromo junto ao ACC-CW;
- Coordena com o ACC-CW as rotas e níveis das aeronaves saindo, e demais informações pertinentes;
- Realiza também, através do telefone supracitado, coordenações com o SCI, Administração do Aeroporto, e demais contatos que se façam necessários em função do desempenho da operação;
- Para as comunicações com o SCI, ainda, serão utilizados os canais, rádio portátil canal 6 e linha ponto-a-ponto (hot line), ou telefone fixo **48-3631-9666**.
- Órgão AFIS, possui uma Carta de Acordo Operacional de Incursão em Pista, com a Administração do Aeroporto, datada em dezembro de 2022, onde são apresentados procedimentos de comunicação com as instituições que fazem parte do contexto aeroportuário.

CAPÍTULO 12 NORMAS GERENCIAIS

O Gerente Operacional realiza a gestão das operações no PSNA-JA de acordo com as normas vigentes, conforme segue:

12.1 LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)

O LRO tem como objetivo manter os relatos das ocorrências do turno de serviço, dando assim conhecimento das alterações ocorridas ao Operador de serviço que entra e à Gerência da EPTA-Jaguaruna.

12.2 RESPONSABILIDADE

Cabe ao Operador do turno de serviço a escrituração do LRO, o qual deverá tomar conhecimento dos registros efetuados neste livro desde o seu último turno de serviço.

12.3 NORMAS PARA ESCRITURAÇÃO DO LRO

- a) O preenchimento do LRO deverá ser feito com caneta de tinta preta ou azul e os horários deverão ser referenciados em UTC;
- b) Escrever por extenso, só usando abreviaturas quando amplamente conhecidas;
- c) Ter sempre em mente que o LRO é um documento, devendo, portanto, ser preenchido com

clareza e sem rasuras;

d) É obrigatório o uso de margem apenas do lado esquerdo das páginas;

e) Fornecer o maior número de dados relacionados a cada evento, de forma impessoal e objetiva, bem como as providências adotadas.

12.4 PASSAGEM DO SERVIÇO E BRIEFING OPERACIONAL

O OEA/SEA ao passar o serviço ao seu substituto deverá informar os tráfegos existentes e previstos, condições meteorológicas, informação de acesso à área de movimento, caso haja, e situação operacional dos equipamentos e sistemas existentes, enfatizando alguma inoperância e as medidas adotadas para acompanhamento durante seu turno.

12.5 ACIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS

As providências a serem adotadas pela EPTA Jaguaruna na ocorrência de um acidente/incidente aeronáutico devem estar em conformidade com as instruções específicas da ICA 63-7/2018 (Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave), observando, em especial, o item 2.19 da referida publicação, o qual trata “DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA”, conforme segue:

12.5.1 DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1) Informar o Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave ao Comandante do CINDACTA respectivo, conforme o caso, pela via mais rápida, imediatamente após ter tomado conhecimento da ocorrência.

2) Sempre que houver qualquer ocorrência aeronáutica, exceto as Ocorrências de Tráfego Aéreo, deverá ser feita uma notificação, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet.

3) As comunicações das ocorrências aeronáuticas poderão ser classificadas como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, ou, ainda, arquivadas, caso não sejam caracterizadas como ocorrência aeronáutica, após a análise do CENIPA.

4) A notificação de ocorrência aeronáutica é o ato realizado através da FNCO, que tem por objetivo informar ao CENIPA, ou ao SERIPA da respectiva região, sobre o acontecimento de um evento que seja, potencialmente, de interesse do SIPAER, permitindo a adoção dos procedimentos pertinentes.

5) Ainda que não se disponha de informações para o preenchimento de todos os campos previstos na FNCO, o seu envio NÃO deverá ser retardado, desde que sejam conhecidas as informações relativas aos campos assinalados como obrigatórios.

6) Comunicar ao GEIV, ao RCC e à SIPACEA da sua área de jurisdição pelo meio mais rápido possível as seguintes informações:

a) tipo e matrícula da (s) aeronave (s) envolvida (s) no acidente/incidente;

b) data e hora do acidente/incidente;

c) fase do voo em que ocorreu o acidente/incidente;

d) condições meteorológicas na hora do acidente/incidente;

- e) regras de voo segundo as quais voava (m) a(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- f) auxílios visuais, à navegação e à aproximação em operação na hora do acidente/incidente que pudessem estar sendo utilizados pela(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente
- g) procedimento de tráfego aéreo que a aeronave acidentada pudesse estar utilizando no momento da ocorrência; e
- h) equipamentos de rádio navegação de bordo da(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente, lançados no plano de voo.
- i) providenciar para que os seguintes procedimentos sejam observados, com relação às equipes de manutenção dos auxílios à navegação aérea:
 - a) registrar as configurações dos diversos auxílios em operação no momento do acidente/incidente;
 - b) proibir ajustes nos auxílios que estavam em operação no momento do acidente/incidente, tendo em vista que ajustes realizados nessas circunstâncias podem produzir condições fora de tolerância em equipamentos normais, ou agravar essas condições, no caso de equipamentos com deficiências; e
 - c) não permitir a utilização nem o ajuste do auxílio à navegação que estava em operação na hora da ocorrência, caso surjam dúvidas a respeito das condições de funcionamento do mesmo, até a realização da inspeção em voo.

NOTA: A impossibilidade de informações sobre um ou mais dos itens anteriores não deverá constituir motivo para atraso no envio das demais informações, e a comunicação via telefone não cancela a obrigatoriedade do envio das mensagens formais a todos os destinatários contemplados nos documentos pertinentes.

Os OEA/SEA do PSNA-JA estão instruídos quanto à política de veiculação das informações relacionadas ao Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave. A comunicação oficial dos dados e das circunstâncias, relativa à investigação de uma Ocorrência Aeronáutica, é prerrogativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), em coordenação com o CENIPA.

O Gerente Operacional e/ou o GSOp (Gerente de Segurança Operacional), após as ações iniciais relativas Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, deverão adicionalmente, tomar as seguintes providências:

- a) Preservar as fichas de progressão ao voo (FPV),
- b) Verificar o Livro de Registro de Ocorrências (LRO),
- c) Verificar o Livro de Registro de Comunicações (LRC),
- d) Mensagens ATS e as Mensagens MET.
- e) Preservar as gravações das telecomunicações orais ATS, referentes à(s) aeronave(s) envolvida(s) e outras que sejam de interesse para o esclarecimento do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.
- f) Providenciar, tão logo seja possível, a substituição dos operadores diretamente envolvidos no Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

CAPÍTULO 13 DISPOSIÇÕES TÉCNICAS E/OU ADMINISTRATIVAS ESPECIAIS

13.1 DOS PROCEDIMENTOS TÉCNICOS

SUPORTE DE ENERGIA ELÉTRICA

A degradação de energia elétrica na EPTA é superada por três sistemas de fornecimento de energia descritos abaixo, os quais garantem o funcionamento ininterrupto dos equipamentos e sistemas operacionais utilizados no serviço. Dessa forma, a energia é garantida por meio de três sistemas: comercial, grupos geradores e Nobreaks.

ENERGIA EMERGENCIAL

Realizada por meio de dois grupos de geradores (115KVA), situado no prédio KT/KF (Casa de Máquinas/Casa de Força) alimentados a combustível (diesel) suficientes para operar durante aproximadamente seis horas sem abastecimento.

SUPORTE NOBREAK

Quatro Nobreaks 1,7Kva distribuídos para alimentar todos os equipamentos da bancada operacional, e sistemas atuando como suporte na falta de energia comercial mantendo operacionalidade dos sistemas sem interrupção.

13.2 PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

O mau funcionamento ou a inoperância de qualquer um dos equipamentos que influenciam nos procedimentos, OEA em serviço, deverá informar imediatamente ao Gerente Operacional, pelo meio mais rápido disponível, após análise da inoperância, e acionar o suporte de manutenção de acordo com a necessidade, registrando no LRO.

CAPÍTULO 14 ACORDOS OPERACIONAIS

O Órgão AFIS, possui uma Carta de Acordo Operacional de Incursão em Pista, com a Administração do Aeroporto, datada em dezembro de 2022.

CAPÍTULO 15 SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES

A responsabilidade da segurança das instalações e infraestrutura do PSNA-JA, é de responsabilidade da administração Aeroportuária local.

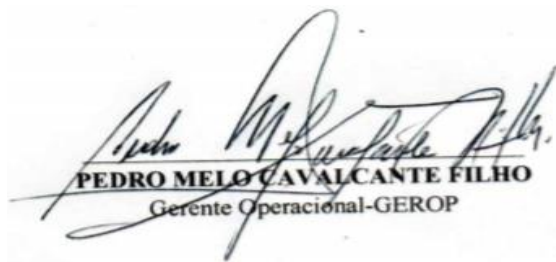
CAPÍTULO 16 DISPOSIÇÕES FINAIS

- a) Este Manual (2023/02) deverá ser revisado e atualizado a cada 2 anos ou sempre que for necessário;
- b) Este Manual revoga a edição 2020/01;
- c) Todas as sugestões que visem o seu aprimoramento, deverão ser encaminhadas à Gerência Operacional;

- d)** Os casos omissos deverão ser encaminhados à Gerência Operacional; e
- e)** Este Manual entrará em vigor na data de sua aprovação.

CAPÍTULO 17 ASSINATURAS

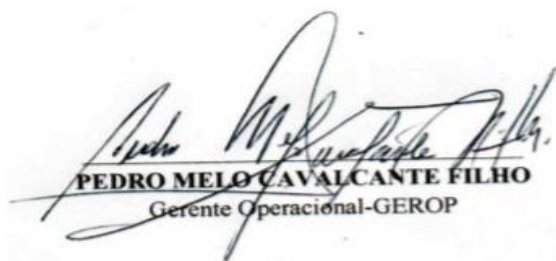
Aprovado por:



PEDRO MELO CAVALCANTE FILHO
Gerente Operacional-GEROP

DATA:30/01/2023

Aceito por:



PEDRO MELO CAVALCANTE FILHO
Gerente Operacional-GEROP

DATA:30/01/2023