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

TELECOMUNICAÇÕES

MODELO OPERACIONAL DO ÓRGÃO AFIS DE JAGUARUNA-SBJA

2023/02

SUMÁRIO

PREFÁCIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE
1.2 ÂMBITO

2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1 DEFINIÇÕES
2.2 ABREVIATURAS

3 ESPAÇOS AÉREOS E SERVIÇOS

3.1 HORÁRIO DE TRABALHO
3.2 SERVIÇOS PRESTADOS

4 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

4.1 PASSAGEM DE SERVIÇO
4.1.1 BRIEFING
4.1.2 CONSCIÊNCIA SITUACIONAL
4.1.3 CHEQUE DE EQUIPAMENTOS
4.1.4 HORÁRIOS DOS TURNOS
4.1.5 POSIÇÕES OPERACIONAIS
4.2 PLANO DE VOO
4.3 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO
4.4 APLICAÇÃO DA FRASEOLOGIA
4.4.1 COORDENAÇÃO DE PESSOAS/VEÍCULOS NA ÁREA DE MANOBRAS
4.4.2 COMUNICAÇÃO COM AERONAVES DE MATRÍCULAS SEMELHANTES
4.4.3 COORDENAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS ATS E OUTRAS ENTIDADES
4.5 CONDIÇÕES OPERACIONAIS DE AUXÍLIOS, AERÓDROMOS E INSTALAÇÕES

5 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

5.1 AERONAVE CONDUZINDO CHEFE DE ESTADO
5.2 EMERGÊNCIAS
5.2.1 ASSISTÊNCIA AS AERONAVES EM EMERGÊNCIAS
5.2.2 INTERFERÊNCIA ILÍCITA
5.2.3 AMEAÇA DE BOMBA A BORDO EM AERONAVE
5.2.4 DESCIDA DE EMERGÊNCIA
5.2.5 FRASEOLOGIA DE EMERGÊNCIA
5.3 CONTINGÊNCIAS DE VOO
5.3.1 AERONAVES EXTRAVIADAS OU NÃO IDENTIFICADAS
5.3.2 FALHA DE COMUNICAÇÕES AEROTERRESTRES
5.4 ACIDENTE E INCIDENTE AERONÁUTICOS
5.5 REPORTE DE INFRAÇÕES E INCIDENTES DE TRÁFEGO AÉREO
5.6 PROTEÇÃO DE PISTA

5.6.1 PROCEDIMENTOS DE INCURSÃO EM PISTA
5.7 OPERAÇÕES AÉREAS ESPECIAIS
5.7.1 AERONAVE DE ASA ROTATIVA
5.7.2 AERONAVE PILOTADA REMOTAMENTE (RPA)
5.8 SERVIÇO DE ALERTA
5.9 OVNI

6 PLANO DE DEGRADAÇÃO DO ÓRGÃO AFIS

6.1 DO SUPORTE DE ENERGIA ELÉTRICA
6.2 DO SERVIÇO MÓVEL AERONÁUTICO
6.3 DO SERVIÇO FIXO AERONÁUTICO
6.4 DOS PROCEDIMENTOS ATS
6.5 DOS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA

7 CONTINGÊNCIAS DO ÓRGÃO AFIS

7.1 INTERRUPÇÃO PARCIAL
7.2 INTERRUPÇÃO TOTAL
7.3 PERDA DE RADIOCOMUNICAÇÃO DO ÓRGÃO AFIS

8 DISPOSIÇÕES FINAIS

9 ASSINATURAS

PREFÁCIO

A finalidade da reedição deste Modelo Operacional teve como objetivo as seguintes alterações:

Item 3.1.1- FORMA DE SOLICITAÇÃO

Item 3.2.2.1- ENVIO DAS MENSAGENS

Item 4.4.1 COORDENAÇÃO DE PESSOAS/VEÍCULOS NA ÁREA DE MANOBRAS

Item 4.4.3 COORDENAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS ATS E OUTRAS ENTIDADES

Item 5.1.2- INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO

Item 5.2.1 ASSISTÊNCIA ÀS AERONAVES EM EMERGÊNCIA

Item 5.2.5 FRASEOLOGIA DE EMERGÊNCIA

Item 5.4.1.4- COMO REPORTAR EVENTOS COM FAUNA

Item 5.7.2.1- AÇÕES DO AFIS EM CASO DE AVISTAMENTO DE AERONAVE NÃO TRIPULADA

Anexo A

CAPÍTULO 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Este Modelo Operacional tem por finalidade dotar a EPTA SBJA de um documento que possibilite 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 a EPTA SBJA.

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 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), no qual serão relatadas todas as ocorrências de cada turno de serviço.

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 PECI, bem como às observações de visibilidade no solo.

VOO VISUAL

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

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

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

FIS Serviço de Informação de Voo

FRAD - Formulário de Reporte de Avistamento de Drone (UA)

MOP Modelo Operacional

NOTAM Aviso aos Aeronavegantes

OEA Operador de Estação Aeronáutica

PRENOTAM Mensagem Contendo Notícias de Interesse da Navegação Aérea

R-AFIS Órgão AFIS Remoto

ROTAER Manual Auxiliar de Rotas Aéreas

AFS Serviço Fixo Aeronáutico

SDIA Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica

SISCEAB Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

SMA Serviço Móvel Aeronáutico

UA (Unmanned Aircraft) AERONAVE NÃO TRIPULADA

CAPÍTULO 3 ESPAÇOS AÉREOS E SERVIÇOS

3.1 HORÁRIO DE TRABALHO

O horário de operação da EPTA Jaguaruna será de acordo com as publicações em vigor (AIP-BRASIL, SUPLEMENTO AIP, NOTAM e ROTAER), e as equipes trabalham em regime de escala de revezamento. Podendo efetuar prorrogações e/ou reaberturas, desde que solicitadas à gerência operacional, no mínimo 2 (duas) horas antes do encerramento das atividades. Exceto para os casos de transporte de enfermo e captação de órgão.

3.1.1 FORMA DE SOLICITAÇÃO

As solicitações de prorrogação e/ou antecipação do horário de funcionamento da EPTA, deverão ser solicitadas à Gerência Operacional pelos seguintes e-mails (pedromelo@ats-air.com.br / epta_sbja@terra.com.br). Informações adicionais, telefone- 48-3624-8801/ 47-99149-1407, e deverão conter os seguintes dados:

1. Nome do solicitante;
2. Endereço completo;
3. CNPJ ou CPF;
4. Dados do voo;
5. Número do telefone e e-mail;
6. Dia mês e ano da prestação do serviço; e
7. Horário em que deverá ser prestado o serviço.

3.2 SERVIÇOS PRESTADOS

3.2.1 SERVIÇO DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS

A sala COM do Aeródromo de Jaguaruna, como órgão do SISCEAB, tem a finalidade de coletar, selecionar e fornecer aos aeronavegantes, regularmente, as informações aeronáuticas referentes às localidades integrantes da sua Zona Servida, assim como de localidade não servidas, através de consulta – mediante solicitação do usuário.

NOTA 1: o serviço de informações aeronáuticas está disponibilizado, na sala AIS, como serviço de autoatendimento, conforme a ICA 53-2.

NOTA 2: o serviço de Autoatendimento AIS, ficará disponível durante o horário de operação do AFIS.

Diretrizes Básicas

a) A EPTA - Jaguaruna recebe do CRN e do CGN regularmente os NOTAM "ECHO" e "ZULU" através do SGTAI-AMHS, além dos suplementos AIP, emendas, erratas das publicações de informações aeronáuticas e qualquer outra informação que se mostre necessária à operação, através da Sala COM de Jaguaruna;

b) A EPTA Jaguaruna através do sistema (SDIA- Solicitação de Divulgação Aeronáutica), sempre que necessário divulgar informações relacionadas a inoperâncias, ativação ou modificação dos serviços de auxílios à navegação, instalações dos serviços, bem como, alterações de horário de funcionamento;

c) É responsabilidade dos Operadores de Estação Aeronáutica (OEA), manter as publicações da EPTA Jaguaruna, bem como prover a EPTA de todas as informações publicadas em NOTAM, Suplemento AIP ou quaisquer outros meios relativos à sua área de responsabilidade.

3.2.2 SERVIÇO DE METEOROLOGIA AERONÁUTICA

3.2.2.1 Classificação e finalidade

O PSNA-JÁ é dotada de Estação Meteorológica de Superfície classe III (EMS-3), e tem a finalidade de realizar observações meteorológicas, METAR/SPECI e LOCAL quando necessário no aeródromo, para fins aeronáuticos, registrar os dados para fins climatológicos e confeccionar informes para divulgação.

3.2.2.2 Infraestrutura operacional

Para execução das suas atribuições operacionais, a EMS-3 e o CMA-3 do PSNA-JA, possuem dois provedores de internet para o acesso a todos os sistemas operacionais, elencados abaixo:

a) Monitor do Sistema de Observação Meteorológica (EMS-3)
b) Sistema OPMET;
c) Sistema SISCOMET
d) Sistema SIMM
e) Sistema REDEMET;
f) Sistemas SGTAI-AMHS
g) enlace telefônico, e
h) impressora multifuncional

3.2.2.3 Composição do sistema da EMS-3 JA:

Sistema Eletrônico de Observação Meteorológica Classe III é composto de três subsistemas:

a) sensoriamento meteorológico;
b) processamento de dados sensoriados; e
c) visualização de dados.

- Subsistema de sensoriamento meteorológico EMS-3

Tem por finalidade detectar e transmitir ao subsistema de processamento de dados sensoriados, de forma contínua, os valores obtidos nas medições das variáveis meteorológicas. É composto

por equipamentos e sensores instalados em locais adequados, para que seja resguardada a representatividade dos dados. Esse subsistema é composto de:
- Anemômetro: fornece a direção e a velocidade (média e máxima) do vento no aeródromo;

- Sensores de temperatura do ar e de umidade relativa: fornecem a temperatura do ar e a umidade relativa no aeródromo; e

- Barômetro: fornece a pressão atmosférica, informando valores de QNH e QFE.

3.2.2.4 Atribuições da EMS-3 JA

O Operador em serviço tem as seguintes atribuições relacionadas a EMS -3:
a) cumprir as normas e as recomendações do DECEA;
b) manter vigilância meteorológica contínua no aeródromo e em sua vizinhança;
c) realizar observações meteorológicas à superfície para fins aeronáuticos, exceto para fins sinóticos, na forma digitalizada e/ou escrita, conforme as normas em vigor;
e) gerar estatística climatológica, quando necessário;
f) confeccionar e divulgar informes meteorológicos codificados e, quando for o caso, em linguagem clara abreviada, relacionadas às observações meteorológicas realizadas;
g) inserir no subsistema de visualização de dados, quando for o caso, qualquer informação meteorológica que venha a faltar, sempre que tal procedimento for admitido;
i) interagir com os Órgãos ATS e AIS adjacentes, fornecendo informações meteorológicas observadas, que sejam importantes às operações aéreas, quando necessário;
j) acompanhar o técnico responsável quando for realizada manutenção preventiva nos equipamentos e instrumentos da EMS, desde que não prejudique a execução de suas outras atribuições;
k) em caso de inoperância e restabelecimento de equipamentos e instrumentos da EMS, informar aos Órgãos ATS e AIS adjacentes, registrando em LRO (Livro de Registro de Ocorrências);
l) em caso de inoperância dos equipamentos e instrumentos da EMS, comunicar ao Gerente Operacional, para que este acione o técnico responsável, registrando o fato e consequente restabelecimento em LRO (Livro de Registro de Ocorrências);
m) zelar pelo controle de qualidade inerente aos serviços da EMS;
n) zelar pela conservação e apresentação das instalações da EMS;
o) informar ao Gerente Operacional, imediatamente, as ocorrências relativas ao seu serviço e irregularidades observadas quanto aos meios empregados para executar suas atribuições;
p) registrar em LRO, ou arquivo digital padronizado para este fim, durante o seu turno de serviço, as condições técnicas das instalações e equipamentos da Seção Operacional e outras informações julgadas pertinentes; e
q) realizar o briefing operacional, por ocasião da passagem do serviço, transmitindo informações acerca das condições meteorológicas no aeródromo.

3.2.2.4 Envio de mensagens

O envio deve ser realizado por um dos meios a seguir, priorizados conforme a ordem disposta:

a) Sistema banco OPMET:
https://opmet.decea.mil.br/webapp/#login;
b) SIMM;
c)SGTAI-WEB/AMHS; e
d) telefonia

NOTA 1: Em caso de inoperância do Banco OPMET, as informações meteorológicas devem ser enviadas para os seguintes endereços (conforme anexo "D" da ICA 105-1):

-SBBRZXCP
-SBCWYMYX
-SBPAYMYX
-SBRJZXNA

NOTA2:Em relação ao item "d", o PSNA dispõe de duas linhas telefônicas de operadoras diferentes.

NOTA 3: Na indisponibilidade dos sistemas por inoperância, deverá ser encaminhada por meio de discagem telefônica, para os seguintes contatos abaixo:

a) CMA-3 FL Tel. (048) 3229-5047 ou (048) 3236-0788 Ramal 429
b) CMI-RJ Tel. (021) 2174-730, 2174-7310

3.2.2.5 SISCOMET

O SISCOMET é o Sistema de Controle Operacional de Meteorologia, tem como objetivo manter a integridade e a confiabilidade das informações fornecidas, que possibilita:

a) inserção de dados e gerenciamento de informações de Meteorologia Aeronáutica do PSNA, necessárias à coordenação e ao controle operacional por parte do SDOP;
b) consulta automatizada das informações inseridas; e
c) geração e impressão de relatórios de dados, conforme o órgão e o produto de interesse.

O acesso ao SISCOMET é realizado por meio de cadastro com login e senha, pelo endereço eletrônico https://www.redemet.aer.mil.br/siscomet

Procedimentos de inserção e de gerenciamento de dados operacionais do Sistema de Controle Operacional de Meteorologia. As informações a serem inseridas nos formulários nesse sistema tem a seguinte composição:

a) órgão meteorológico: seleção da Estação responsável pelas informações;
b) mês/ano de referência: seleção do mês e do ano referentes às informações;
c) quantidade de METAR, SPECI, OBS e LOCAL: quantidades mensais de informes confeccionados. Deve ser preenchido com 0 (zero) o campo relativo ao informe que não foi confeccionado;
d) índice (%): enquanto esse campo constar no sistema, deve ser inserido o valor 0.0; e
e) observações: informações relevantes, com até 100 caracteres.

EMS-3 SBJA

Instalações - Avaliação do estado da estação
Observações à Superfície
Gradiente de Vento- Quando notificado pelo piloto

Composição das informações a serem inseridas CMA-3 APRONTOS METEOROLÓGICOS:

a) Quantidade para linha Regulares Nacionais
b) Quantidade para linhas Não-Regular
c) Quantidade para linhas Militar Nacional
d) Outras Observações

3.2.3 CENTRO METEOROLÓGICO DE AERÓDROMO CLASSE III (CMA-3)

3.2.3.1 Infraestrutura operacional do CMA-3

O CMA-3 está localizado na sala AIS de auto atendimento, e possui a seguinte estrutura:

a) terminal de acesso à internet para consulta aos produtos meteorológicos voltados para o planejamento do voo;
b) enlace telefônico compartilhada com a sala COM, e
c) impressora compartilhada com a sala COM.

3.2.3.2 Finalidade

O CMA-3 tem a finalidade de apoiar as operações aéreas no aeródromo associado e fornecer informações meteorológicas aos aeronavegantes e usuários.

3.2.3.3 Atribuições

O Operador em serviço tem as seguintes atribuições relacionadas ao CMA-3:
a) cumprir as normas e as recomendações do DECEA;
b) manter vigilância meteorológica contínua no aeródromo;
c) operar o terminal de acesso à REDEMET;
d) providenciar as informações meteorológicas necessárias às atribuições operacionais;
e) assegurar a divulgação das informações meteorológicas aos usuários;
f) zelar pelo controle de qualidade inerente aos serviços do CMA-3;
g) zelar pela conservação e apresentação do seu ambiente de trabalho;
h) informar ao Gerente Operacional, imediatamente, as ocorrências relativas ao seu serviço e irregularidades observadas quanto aos meios empregados para executar suas atribuições;
i) em caso de inoperâncias de equipamentos, acionar o Plano de Degradação, informar ao Gerente Operacional, e registrar o fato e consequente reparo no LRO; e
j) ministrar briefing ao Operador do turno seguinte, se houver, por ocasião da passagem de serviço, transmitindo informações acerca das condições meteorológicas no aeródromo, da execução de suas atribuições e das condições técnico-operacionais.

3.2.3.4 Atribuições do gerente operacional do PSNA-JA em relação a EMS3/CMA3

A chefia da EMS-3/CMA-3 SBJA é de responsabilidade do Gerente Operacional publicada no Bol. INT. 90, DE 28/05/2018-(CINDACTA2)

O Chefe da EMS-3/CMA-3 possui as seguintes atribuições:
a) cumprir e fazer cumprir as normas e as recomendações do DECEA;
b) elaborar e implementar Normas Padrão de Ação, Normas de Serviços ou qualquer outro documento que contenha ações detalhadas sobre a execução das atribuições da EMS3/CMA3;
c) implementar e manter controle de qualidade na execução das atribuições da EMS3/CMA3;
d) desenvolver meios para aprimorar os procedimentos operacionais da EMS3/CMA3;
e) implementar e manter controle da manutenção dos equipamentos e instrumentos instalados na EMS3/CMA3;
f) manter e atualizar os sistemas operacionais utilizados nas atividades da EMS3//CMA3;
g) aplicar o estágio supervisionado, conforme previsto.
b) responsabilizar-se pelas atividades administrativas e atribuições operacionais da EMS 3/CMA3;
c) manter o efetivo da EMS-3/CMA-3 a par das normas e instruções em vigor;
d) planejar e coordenar atualizações operacionais para o efetivo da EMS-3/CMA-3;
e) propor modificações nas normas e nos procedimentos da área de Meteorologia Aeronáutica, sempre que julgar necessário;
f) ter ciência das condições técnico-operacionais da EMS-3/CMA-3 e tomar as providências necessárias; e
g) realizar controle de qualidade contínuo das observações meteorológicas.

NOTA1: a observação meteorológica local tem início no momento em que ocorrer o acidente ou incidente aeronáutico e não deve ser divulgada, apenas registrada em forma escrita e/ou digital. Conforme as normas em vigor.

NOTA2: quando a hora do acidente ou incidente aeronáutico coincide com a hora da observação meteorológica regular ou especial, não se deve realizar a observação meteorológica local.

3.2.3.5 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO E ALERTA

O Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) tem por finalidade proporcionar informações que assegurem a condução eficiente do tráfego aéreo no aeródromo. É prestado pela EPTA identificada como “Rádio Jaguaruna”, a todo o tráfego em operação na área de movimento e a todas as aeronaves em voo no espaço aéreo inferior em um raio de 27NM (50km).

O Serviço de Alerta, será prestado:

a) a todas as aeronaves voando segundo as regras de voo por instrumentos;
b) a todas as aeronaves voando segundo as regras de voo visual, exceto aquelas que não sejam do conhecimento do órgão ATS;
c) a todas as aeronaves que se saiba ou se suspeite de esteja sendo objeto de interferência ilícita.

NOTA: As informações recebidas e as ações desenvolvidas em resposta aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil deverão ser registradas, utilizando o Formulário de Informações Relativas a Atos de Interferência Ilícita, conforme disposto no item 3.5 da CIRCEA 100-56/2018.

3.2.4 SERVIÇO FIXO DE TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS

O Serviço de enlace de dados ATS-WEBMAIL/AMHS (Sistema de enlace de dados da NAVBRASIL) é responsável pelo recebimento e transmissão do tráfego de mensagens.

As mensagens compreendem os seguintes tipos:

a) mensagens correlatas ao serviço de tráfego aéreo;
b) meteorológicas;
c) informações aeronáuticas;
d) Operacional; e
e) administrativas.

CAPÍTULO 4 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

4.1 PASSAGEM DO SERVIÇO

Estatisticamente, a passagem do serviço é considerada como um dos fatores que mais contribuem para um Incidente de Tráfego Aéreo e, portanto, a adoção de procedimentos detalhados é de fundamental importância para evitar que o órgão venha a se envolver em ocorrências desta natureza.

4.1.1 BRIEFING

a) O briefing operacional é um procedimento instituído com a finalidade de dar ciência das condições de todos os elementos que possam influir nas atividades desenvolvidas no órgão, aos Operadores da equipe que assume o serviço.

b) Desta maneira, a passagem de serviço na RÁDIO- Jaguaruna deve ser precedida de um briefing, efetuado pelo Operador que sai e o Operador que recebe o serviço.

c) Compete ao Operador substituído informar ao Operador substituto, os seguintes dados:

- Condições meteorológicas do aeródromo; informar sobre as condições meteorológicas do aeródromo de Jaguaruna, bem como dos demais aeródromos para onde se destinam ou se originam os voos que partem ou chegam;

- Condições do aeródromo: aspectos relacionados com obras e serviços de manutenção, condições da área física, pessoas e veículos na área de manobras, etc;

- Equipamentos: informar sobre as condições de operação de todos os equipamentos utilizados na operação da Rádio Jaguaruna;

- Auxílios-rádios: informar sobre as condições de operação de todos os auxílios-rádio utilizados nas operações do aeródromo de Jaguaruna;

- Procedimentos: informar sobre os procedimentos em vigor e, se for o caso, os não utilizáveis para aproximação e saída no aeródromo de Jaguaruna;
- Tráfego aéreo: informar sobre todo tráfego evoluindo na área de jurisdição; os estimados das aeronaves chegando; as autorizações de FPL e de Saídas (e suas restrições) emitidas pelo ACC-CW; e
- NOTAM: informar os NOTAM em vigor;

NOTA: a EPTA SBJA por não operar em regime H24, o operador para iniciar a serviço, deverá realizar o check-list para verificar o funcionamento de todos os equipamentos e sistemas de responsabilidade da operação.

4.1.2 CONSCIÊNCIA SITUACIONAL

A Consciência Situacional se caracterizada pela percepção dos elementos no ambiente de trabalho dentro de um volume de tempo e espaço, a compreensão do significado desses elementos e a projeção dessa situação em um futuro próximo devem ser observadas pelo Operador de serviço, conhecendo as posições atuais das aeronaves e seus planos de voo e prever seus estados futuros, de modo a detectar possíveis conflitos. Para isso, durante as trocas de Operadores deverão ser observadas as seguintes ações:

Alertar sobre as ordens, avisos e informações de ordem operacional e/ou administrativa recebidos durante o turno de serviço ou registros de interesse efetuados no LRO, em turnos anteriores.

NOTA 1: O Operador que entra de serviço deve tomar conhecimento do Livro de Ocorrências do órgão, sendo compulsória a leitura dos registros anteriores até a data/turno correspondente ao seu último serviço.

NOTA 2: O Operador que inicia o serviço deverá realizar CHECK-LIST para verificação dos equipamentos existentes de acordo com a lista de verificação do livro de ocorrências e das situações reportadas no LRO, no turno anterior.

NOTA 3: Após o Operador que entra de serviço inteirar-se da operacionalidade dos equipamentos e tomar conhecimento de deficiência ou inoperância em algum deles deverá acionar a área técnica imediatamente, caso isto ainda não tenha sido realizado.

4.1.3 CHEQUE DE EQUIPAMENTOS

Os procedimentos a serem realizados no início das operações, passagem e encerramento do serviço, serão efetuados com a realização de checklist e briefing operacional, onde serão observados todos os sistemas e equipamentos da EPTA, conforme ANEXO A.

4.1.4 HORÁRIO DOS TURNOS

1ºTURNO	2º TURNO
0700-1300LT (1000-1600 UTC)	1300-1900LT (1600-2200 UTC)

NOTA 1: horário sujeito a alterações conforme a necessidade do serviço

NOTA 2: as trocas de serviço deverão ser solicitadas, via e-mail funcional, pelo solicitante ao solicitado, ao Gerente Operacional do PSNA, para deferimento. As referidas trocas deverão ser registradas no LRO.

4.1.5 POSIÇÕES OPERACIONAIS

a) o Operador de serviço responde pelas atividades operacionais dos serviços prestados AIS, MET, COM e AFIS, conforme sua Habilitação Técnica, prevista na ICA 102-7/2021

b) no término do serviço do último turno, certificar-se de que os monitores dos computadores, as luzes em geral e o aparelho de ar condicionado foram desligados;

c) o Operador ao assumir o serviço, deverá conhecer todos os recursos disponíveis e aplicar os meios necessários ao perfeito desempenho de suas funções; e

d) na falta do Operador substituto, deverá informar ao Gerente Operacional, devendo aguardar até a sua substituição.

4.2 PLANO DE VOO

a) a Sala COM de Jaguaruna não está habilitada a receber Planos de Voo e Mensagens ATS correlatas por telefone ou fac-símile;

b) a Rádio Jaguaruna poderá receber as mensagens de atualização de Plano de Voo por Radiotelefonia, somente em caso de aeronave em missão de defesa civil ou segurança pública;

c) as mensagens de Plano de Voo e suas atualizações entregues no balcão, deverão ser transmitidas pelo TSA-WEB/AHMS.

d) após a aceitação dos Planos de Voos e suas atualizações, com aeródromo de decolagem SBJA, estes serão encaminhados para o SBCWZQZX SBRJZXNB, se Plano IFR e, ao órgão ATS do aeródromo de destino, quando houver, (SBxxZTZX e/ou a Rádio (SBxxYSYX);

e) quando o aeródromo de decolagem for diferente de SBJA, e possuir Sala AIS em funcionamento, os Planos de Voo e as suas Atualizações devem ser transmitidas somente para a Sala AIS do aeródromo de partida;

f) imediatamente após a decolagem da aeronave, a Rádio SBJA encaminhará a mensagem de decolagem, contendo a hora da mesma, aos endereços contidos nos respectivos Planos de Voo; e

g) em caso de inoperância da rede SGTAI/AHMS (enlace de dados da INFRAERO); as mensagens de decolagem serão transmitidas via telefone externo número (41) 3251-5451, 3251-5450.

NOTA 1: Os dados contidos nas “strips” FPVD **não devem ser considerados como uma autorização de plano de voo**, sendo obrigatória a obtenção da autorização junto ao ACC-CW.

NOTA 2: Os voos com autorização emitida pelo Estado Maior da Aeronáutica ou Ministério da Defesa ou ANAC **(AVOEM, AVOMD e AVANAC, respectivamente)** deverão também ser endereçados ao CODA (**SBBRZXCD**) e COPM das FIR a serem sobrevoadas (**SB_ _YWYX**).

4.2.1 PLANOS DE VOO VFR COMPLETO

Após aceitação do Plano de Voo VFR e suas atualizações estas serão endereçadas para o APP das TMA a serem sobrevoadas (SB _ _ ZAZX), ao COPM (SB_ _YWYX), quando ocorrer o voo dentro da FIR Curitiba e/ou Brasília, conforme MSG N°24/NOR1/16526 de 26 de agosto de 2013.

4.2.2 PLANOS DE VOO IFR

Após aceitação do plano de voo IFR e suas atualizações, serão endereçadas para o SBCWZQZX SBRJZXNB, e o órgão do aeródromo de destino.

4.2.3 PLANOS DE VOO SIMPLIFICADO

Após aceitação do Plano de Voo Simplificado e suas atualizações estas serão endereçadas ao COPM-CT (SBCWYWYX) e (SBRJZXNB), encaminhadas pelo TSA-WEB/AHMS), MSG N°24/NOR1/16526 de 26 de agosto de 2013.

4.2.4 PLANO DE VOO YANKEE E ZULU (Y) (Z)

Terão o mesmo tratamento do plano de voo IFR.

4.2.5 PLANO DE VOO APRESENTADO EM VOO (AFIL)

Não aplicável.

4.2.6 AUTORIZAÇÃO DE PLANO DE VOO

Os Planos de Voo IFR serão autorizados pelo ACC-CW, via telefone externo.

4.3 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO

O AFIS tem por finalidade proporcionar informações que assegurem a condução eficiente do tráfego aéreo no Aeródromo, e está identificada como “RÁDIO JAGUARUNA”. A estação de telecomunicações aeronáuticas prestará o serviço de informação de voo para o tráfego do aeródromo e a todas as aeronaves em voo no espaço aéreo inferior num raio de 27 NM (50km) do aeródromo e, adicionalmente, o serviço de alerta.

Os elementos básicos de informação para as aeronaves, proporcionados pela EPTA SBJA, são os seguintes:

a) informações meteorológicas relacionadas com as operações de pouso e decolagem, incluindo informações SIGMET:

- a direção e a velocidade do vento na superfície, incluindo suas variações significativas;

- o ajuste de altímetro (QNH), arredondado para o hectopascal inteiro inferior mais próximo;

- a temperatura do ar;

- a visibilidade representativa no aeródromo

- as condições meteorológicas atuais e a quantidade e altura da base da camada de nuvens mais baixas, para aeronaves, executando uma aproximação IMC.

b) informações que possibilitem ao piloto selecionar a melhor pista para uso. Essas informações, incluirão, em adição à direção e à velocidade do vento, a pista e o circuito de tráfego usados por outras aeronaves e, quando solicitado pelo piloto, o comprimento da pista e/ou a distância entre uma interseção e o final da pista;

c) informações conhecidas de aeronaves, veículos ou pessoas na ou próximas da área de manobras ou aeronaves operando nas proximidades do aeródromo que possam constituir risco para a aeronave envolvida;

d) informações sobre as condições do aeródromo, essenciais para a operação segura da aeronave:

- obras de construção ou de manutenção na área de manobras ou em áreas adjacentes à mesma;

- partes irregulares ou danificadas da superfície da(s) pista(s) ou pista(s) de táxi estejam ou não sinalizadas;

- água na pista;

- aeronaves estacionadas;

- outros perigos ocasionais, incluindo bando de pássaros no solo ou no ar; e

- avaria ou funcionamento irregular de uma parte ou de todo o sistema de iluminação do aeródromo.

e) informações sobre mudanças do estado operacional de auxílios visuais e não visuais essenciais ao tráfego do aeródromo;

f) mensagens, incluindo autorizações, recebidas de outros órgãos ATS para retransmissão à aeronave; e

g) outras informações que possam contribuir para a segurança.

4.4 APLICAÇÃO DA FRASEOLOGIA

a) fraseologia aplicada pelo AFIS SBJA, está em consonância com a MCA 100-16/2021

b) a prestação do Serviço de Informação de Voo, o operador FIS deverá evitar termos que impliquem serviço de controle de tráfego aéreo ou assessoramento, tais como, “suba, desça ou mantenha determinado nível de voo; voe na proa de; autorizado; faça desvio à direita/esquerda” (NR) - Portaria DECEA nº 67/DGCEA, de 27 de maio de 2019.

c) de acordo com as recomendações da OACI, na definição das palavras e expressões da fraseologia, foram adotados os seguintes princípios:

- utilizam-se palavras e expressões que possam garantir melhor compreensão nas transmissões radiotelefônicas;

- evitam-se palavras e expressões cujas pronúncias possam causar interpretações diversas.

4.4.1 COORDENAÇÃO DE PESSOAS/VEÍCULOS NA ÁREA DE MANOBRAS

a) Os procedimentos aqui descritos, de observância obrigatória, aplicam-se ao Provedor de Serviços de Navegação Aérea-PSNA-JA, ao administrador aeroportuário local, aos condutores de veículos e às pessoas que tenham permissão prévia para operar ou realizar trabalhos na área de manobras.

b) Todos os usuários devem observar as técnicas operacionais corretas para radiotelefonia. Nesse sentido, todos os condutores de veículos na área de manobras devem manter a escuta permanente via rádio HT canal 3 com o PSNA-JA, não apenas para permanecer atento a novas instruções, mas também a fim de manter a consciência situacional sobre os movimentos das aeronaves, e de outros veículos para mitigar o risco de possíveis conflitos.

c) Os condutores devem também cumprir as práticas e procedimentos previstos nas regulamentações da ANAC, tanto para o acesso como para a operação na área de manobras do aeródromo.

d) A capacitação deve ser provida pelo administrador do aeródromo, aos condutores de veículos e pessoas que tenham permissão prévia para operar ou realizar trabalhos na área de manobras.

e) Os condutores de veículos que operem ou tenham a intenção de operar na área de manobras devem cotejar ao PSNA-JA as partes relacionadas à segurança operacional das instruções transmitidas por voz, por exemplo, instruções para entrar, manter-se em espera a distância, cruzar e circular a pista ou pista de taxi operacional.

f) Os condutores de veículos devem efetuar chamada inicial, aguardar resposta do PSNA-JA e, somente após tal resposta, prosseguir com a mensagem.

g) Na primeira chamada, o condutor deve fazer contato, usando o indicativo de chamada do PSNA-JA (Rádio Jaguaruna) e se identificando pelo indicativo de chamada de seu veículo e identificando seu condutor. Após ser atendido pelo PSNA-JA, o condutor deve notificar sua posição e solicitação pretendida.

h) Em nenhuma circunstância o condutor deve atravessar a pista ou pista de táxi, a menos que a coordenação correspondente tenha sido concedida e o condutor a tenha cotejada corretamente.

i) O condutor não deve notificar pista livre até que o veículo tenha deixado a área designada ou excedido o ponto de espera.

NOTA: se o veículo for usado apenas de forma ocasional na área de manobras, deverá:

a) estar acompanhado de um veículo que possua o equipamento de comunicação requerido; ou

b) seja utilizado de acordo com um plano pré-estabelecido com o PSNA-JA e a administração aeroportuária.

4.4.2 COMUNICAÇÃO COM AERONAVES DE MATRÍCULA SEMELHANTES

1 Sempre deverão ser usados indicativos completos de chamadas radiotelefônicas ao se estabelecerem as comunicações.

2 Após se estabelecer a comunicação e sempre que não houver possibilidade de confusão entre os indicativos de chamada das aeronaves, tais indicativos poderão ser abreviados da seguinte maneira:

a) utilizando-se pelo menos os três últimos caracteres do indicativo de chamada;

b) utilizando-se o designador telefônico da empresa ou o nome da força armada seguido, pelo menos, dos dois últimos caracteres do indicativo de chamada.

3 As aeronaves não deverão modificar, durante o voo, seus indicativos de chamadas radiotelefônicas, exceto se existirem indicativos similares.

NOTA: Quando houver indicativos de chamada similares, deverá ser iniciativa do órgão ATS solicitar modificação a uma das aeronaves.

4.4.3 COORDENAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS ATS E OUTRAS ENTIDADES

4.4.3.1 Com ACC CW

Os procedimentos de coordenação de tráfego aéreo com o ACC-CW são os seguintes:

a) Solicitar ao ACC CW autorização para os planos de voo IFR e coordenações correlatas;
b) Transferir os tráfegos para o ACC CW, em razão da performance, ao cruzar o FL 130 ou no limite das 27NM de Jaguaruna; e
c) informar ao ACC CW sempre que as condições meteorológicas de operação do aeródromo estejam abaixo dos mínimos IFR, e quando as condições meteorológicas permitirem a operação IFR.

4.4.3.2 Com COpM

Os procedimentos de coordenação de tráfego aéreo com o COpM-CW são os seguintes:
a) Coordenar o tráfego de aeronaves em operação militar nas cercanias da área jurisdicional;
b) Transferir os tráfegos para o COpM CW, em razão da performance, ao cruzar o FL 130 ou no limite das 27NM de Jaguaruna; e
c) Identificação de tráfegos para Defesa Aérea.

4.4.3.3 Com SCI/CCI

Os procedimentos de coordenação com o CCI (Carro Contra Incêndio), da SCI (Seção Contra Incêndio) do aeródromo são os seguintes:
- Coordenar como o CCI, o acesso à área de movimento.

NOTA: para as comunicações com o CCI será utilizado o rádio portátil, canal 6, e para contato com SCI (Seção Contra Incêndio) rádio UHF canal 6

4.4.3.4 Com COA

Os procedimentos de coordenação com o COA (Centro de Operações Aeroportuárias) do aeródromo são os seguintes:
- Coordenar com a viatura PCM (Posto de Coordenação Móvel) o acesso à área de movimento para as atividades pertinentes da referida seção;

4.4.3.5 Com a manutenção dos auxílios à navegação

Os procedimentos de coordenação com o a Manutenção dos Auxílios à Navegação Aérea do aeródromo são os seguintes:

- Coordenar com a viatura da manutenção, o acesso à área de movimento para as atividades pertinentes.

4.4.3.6 Com a manutenção das áreas verdes

- Coordenar com a viatura da manutenção das áreas verdes, o acesso à área de movimento para as atividades pertinentes.

4.5 CONDIÇÕES OPERACIONAIS DE AUXÍLIOS, AERÓDROMOS E INSTALAÇÕES

4.5.1 SISTEMAS E EQUIPAMENTOS

4.5.1.1 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 PORTÁTIL, utilizado para comunicação com diversos setores conforme discriminado abaixo:

CANAL 01 OPERAÇÕES FISCAIS DE PATIO

CANAL 02 APAC E SEGURANÇA

CANAL 03 NAVEGAÇÃO E ESTAÇÃO DE RÁDIO

CANAL 04 MANUTENÇÃO

CANAL 05 ABASTECIMENTO SHELL

CANAL 06 SCI /BOMBEIROS

4.5.1.2 Serviço fixo

a) O Serviço Fixo de Telecomunicações Aeronáuticas do PSNA-JA é prestado pela sala COM;

b) Telefone Linha Comercial (48) 36248801 utilizado para autorizações de plano de voo junto ao ACC CURITIBA e comunicação com os demais órgãos ATS do Sistema;

c) Terminal de computador ligado a INTERNET; e

d) Terminais de computadores localizados na Rádio, ligados ao TSAWEB/NAV BRASIL, mais impressora HP Laser Jet.

4.5.1.3 Auxílios à navegação aérea

a) NDB JGN FREQUÊNCIA 280 KHz, 2840.73S/04904.00W operando diariamente das 10;00 às 22:00UTC, esse sistema possui duplo transmissores e seu funcionamento é verificado através de console remoto instalado na bancada operacional.

4.5.1.4 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

Os auxílios visuais, são verificados periodicamente por meio de vistoria fotométrica realizado pela COA através do fiscal de pátio, como também operador ao iniciar a operação acionando a console operacional desses equipamentos instalados na bancada operacional.

4.5.1.5 Equipamentos de comunicação

-VHF 01 - FREQUÊNCIA principal – 130.700 MHZ; e

-VHF 02 - FREQUÊNCIA reserva – 130.700 MHZ**.**

É verificado pelo operador por meio de check list do funcionamento de ambos os equipamentos transceptores.

NOTA: todos os equipamentos e sistemas são verificados por meio de check list no início da operação.

4.5.1.6 Órgãos e setores de apoio

- Centro de Controle de Área de Curitiba (ACC-CW);
- Centro Meteorológico de Vigilância (CMV Curitiba);
- FPL Curitiba; e
- CRN Curitiba.

4.5.1.7 Manutenção e segurança das instalações

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 de responsabilidade do corpo técnico da empresa 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).

4.5.1.8 Relação dos equipamentos e sistemas operacional do AFIS

1- Console de comutação VHF1 e VHF2;
2- Barômetro (RESERVA);
3- Rádio- Motorola, para contato com pessoal de Operações;

4- CPU da EMS-3;

5- Chaves comutadoras do ABN e do balizamento;

6- Controle de brilho do balizamento;

7- Telefone externo;

8- Monitor da EMS-3;

9- Monitor enlace de dados ATSWEB/NAV BRASIL;

10- Impressora HP Laser Jet 3050;

11- Anemômetro Digital;

12- Barômetro PA-21;

13- Campainha de Emergência SCI;

14- Linha ponto-a-ponto de Emergência SCI; e

15- Console operacional dos auxílios visuais:

-Controle de pista e Taxiway

-Controle PAPI

-Controle do FAROT

-Controle BIRUTA

CAPÍTULO 5 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

As normas e procedimentos aqui tratados têm por objetivo a familiarização com as peculiaridades afetas a EPTA SBJA, com vistas a assegurar a sua operacionalidade dentro de sua área de responsabilidade e em perfeita sintonia com os demais órgãos.

5.1 AERONAVE CONDUZINDO CHEFE DE ESTADO

5.1.1 DISPOSIÇÕES INICIAIS

a) Aeronave Presidencial é toda aquela, civil ou militar, que conduza o Presidente da República Federativa do Brasil.

b) O procedimento poderá ser estendido a outras autoridades nacionais ou estrangeiras, desde que o dispositivo seja acionado pelo Gabinete Militar da Presidência da República – Subchefia da Aeronáutica.

c) A aeronave presidencial está dispensada de apresentar, por escrito, as eventuais mensagens ATS de atraso (DLA) e/ou de modificação (CHG) relativas ao plano de voo apresentado. **Essas mensagens, quando necessárias, serão veiculadas por fonia ao órgão ATS sob cuja jurisdição a aeronave estiver**.

d) Será concedida prioridade à aeronave presidencial em relação às demais, nas manobras no solo e operações em voo, com exceção dos seguintes casos:

Na decolagem:

1 Aeronaves em missão de defesa aeroespacial;

2 Aeronaves em missão de guerra ou segurança interna;

3 Aeronaves transportando enfermo ou lesionado em estado grave;

4 Aeronaves transportando órgão vital destinado ao transplante; e

5 Aeronaves em missão SAR.

No pouso:

1 Aeronaves em emergência;

2 Planadores;

3 Aeronaves transportando enfermos ou lesionado em estado grave;

4 Aeronaves transportando órgão vital destinado ao transplante;

5 Aeronaves em missão SAR ou em missão de guerra ou segurança interna; e

6 Aeronaves em missão de guerra ou de segurança interna.

NOTA: Atenção especial deve ser dada às aeronaves laboratório que ao iniciarem um procedimento não devem ser interrompidas. Entretanto, para que o AFIS não seja penalizado, deve informar a tripulação desta aeronave sobre a operação da Aeronave Presidencial e questionar qual a atitude que irá tomar.

5.1.2 INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO

a) O aeródromo de SBJA, **quando utilizado como aeródromo de partida**, deverá ser interditados 15 minutos antes da última hora estimada de decolagem, até 15 minutos após a hora real de decolagem da aeronave presidencial, independentemente do horário divulgado no NOTAM respectivo, desde que tal interdição ocorra fora dos horários de operação dos voos regulares destinados ao transporte de passageiros no aeródromo ou que não haja liberação pelo piloto em comando da referida aeronave, antes desses prazos.

b) **Quando utilizado como aeródromo de destino** deverá ser interditados 30 minutos antes da última hora estimada de chegada, até o pouso da aeronave presidencial, independentemente do horário divulgado no NOTAM respectivo, desde que tal interdição ocorra fora dos horários de operação dos voos regulares destinados ao transporte de passageiros no aeródromo.

5.1.3 PROCEDIMENTO ESPECÍFICO

Além das atribuições previstas nos regulamentos pertinentes, caberá ao OEA em serviço, nas situações em que houver aeronave conduzindo Chefe de Estado, informar ao responsável pela Navegação Aérea, o Fiscal de Pátio de Serviço (através deste a Administração do Aeroporto) e a Seção Contra Incêndio, fornecendo o estimado de pouso da aeronave que estiver conduzindo tal autoridade.

5.1.4 ATRIBUIÇÕES DA EPTA

Além das atribuições regulamentares, se for o caso, deverá:

a) Informar aos pilotos em comando das aeronaves, ou aos seus representantes credenciados por ocasião de preenchimento dos respectivos planos de voo, da possibilidade de atrasos nas operações de táxi e decolagem, tendo em vista a operação da aeronave presidencial;

b) Manter contato com o órgão adequado a fim de conhecer a hora em que o aeródromo estará livre para as operações normais;

c) Manter discrição sobre as operações da aeronave presidencial, prestando informações somente a pessoas credenciadas do GABAER, COMAR, GSIPR/Sch Mil/Ass Mil Aer (Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República/Subchefia Militar/Assessoria Militar Aeronáutica) e GTE; e

d) Tomar medidas especiais de apoio meteorológico à aeronave presidencial, a fim de proporcionar a segurança indispensável às operações pretendidas.

5.1.5 INDICATIVO DE CHAMADA

a) A aeronave presidencial deve ser identificada conforme as seguintes situações especiais:

Aeronave	**Designador Telefônico**	**Designador Telegráfico**
Força Aérea Brasileira	Força Aérea Zero Uno	**FAB 01**
Marinha do Brasil	Marinha Zero Uno	**MAR 01**
Empresas de Transporte Aéreo	(nome) Zero Uno	**(designador) 01**
Aviação Geral	Papa Papa Zero Uno Ou Papa Tango Zero Uno	**PP 01** **ou** **PT 01**

b) Os designadores telegráficos prescritos acima, **deverão constar no item 7 do plano de voo** e sempre deverá ser colocada a **matrícula da aeronave no item 18** do referido plano de voo.

c) As mensagens ATS relativas à aeronave presidencial terão prioridade **FF.** Quando se tratar de emergência, a prioridade será **SS**

5.2 EMERGÊNCIAS

Existem inúmeras e variadas circunstâncias que podem determinar uma situação de emergência de aeronave. Embora não seja possível estabelecer procedimentos padronizados para o Serviço de Tráfego Aéreo, adequado a cada tipo de emergência, o Operador da EPTA encontrará aqui algumas orientações básicas para aplicar em função das características da emergência, a saber:

a) Uma aeronave estará em emergência, quando:

1- Declarado pelo piloto;

2- Informado pelo explorador da aeronave;

3- Informado por comunicações externas (denúncia);

b) Além do disposto no item “a” anterior, uma situação de emergência também ficará caracterizada, quando:

1- Tiver sido recebido um pedido de socorro ou um aviso de perigo iminente **(MAYDAY** ou **PAN PAN);**

2- For recebida uma solicitação de **interceptação e escolta**;

3- Em função da atitude ou posição anormal observada, seja evidente que a aeronave necessite de auxílio imediato;

4- For recebida informação de que a tripulação abandonou a aeronave ou está a ponto de fazê-lo;

5- For recebida a informação de que a aeronave efetuou um pouso forçado ou está preste a fazê-lo;

6- Os informes indicarem que a eficiência operacional da aeronave está diminuída, de tal forma, que ela não poderá prosseguir em voo normal;

7- For recebida informação ou haja suspeita de que a aeronave está sendo objeto de interferência ilícita, ou suspeita de bomba a bordo;

8- For recebido ou reportado o recebimento de sinal emitido por um equipamento rádio de localização de emergência.

NOTA 1: Os equipamentos atualmente em uso são o **ELBA** (Emergency Locator Beacon Aircraft) e o **ELT** (Emergency Locator Transmitter), que consistem de um rádio transmissor preso à estrutura da aeronave, e são construídos de modo a entrar automaticamente em funcionamento, por efeito de impacto, em caso de acidente, emitindo sinais repetitivos e contínuos.

NOTA 2: Quando receber este tipo de sinal, o Operador deverá verificar junto aos proprietários de aeronaves do aeroporto (empresas aéreas, empresas de táxi-aéreo, oficinas de manutenção, aeroclube, etc) se não foi acionado inadvertidamente o equipamento de rádio-impacto. **Caso não seja encontrada a fonte, informar imediatamente ao ACC-CW**, que por sua vez, notificará o **RCC-CT**.

5.1.2 ASSISTÊNCIA ÀS AERONAVES EM EMERGÊNCIA

1- Quando o piloto em comando de uma aeronave informar uma condição de emergência e solicitar o acionamento dos recursos de salvamento e de prestação de socorro, caberá ao Operador do AFIS solicitar ao mesmo a classificação da emergência **(Condição de Socorro ou Urgência),** caso não tenha sido especificado previamente;

2- Havendo dúvidas se a situação se constitui em emergência, tratar como se emergência fosse; e

3- Quando considerar que uma emergência existe ou é iminente, relacione e adote a linha de ação que lhe pareça, sob as circunstâncias, ser a mais apropriada, atendendo a seguinte norma:

a) Obtenha suficiente informação para que possa lidar inteligentemente com a situação;

b) Fundamente suas decisões quanto ao tipo de assistência que será necessária, baseando-se nas informações e solicitações do piloto; e

c) Proporcione a aeronave à máxima assistência possível.

4- O Operador deve sempre lembrar que em situações de emergência a tripulação está passando por um momento psicológico difícil. Portanto, as seguintes atitudes deverão ser observadas:

a) **A aeronave em emergência tem prioridade máxima para o pouso**. Informe a situação às demais aeronaves em evolução, fazendo chamada geral se for o caso;

b) Procurar falar apenas o necessário, transmitindo informações de forma clara e concisa para evitar repetições desnecessárias; e

c) Realizar observação meteorológica local, quando ocorre um acidente ou incidente aeronáutico no aeródromo ou em sua vizinhança. Posteriormente, poderá ser fonte de informações para eventual investigação.

NOTA1: a observação meteorológica local tem início no momento em que ocorrer o acidente ou incidente aeronáutico e não deve ser divulgada, apenas registrada em forma escrita e/ou digital. Conforme as normas em vigor.

NOTA2: quando a hora do acidente ou incidente aeronáutico coincide com a hora da observação meteorológica regular ou especial, não se deve realizar a observação meteorológica local.

5.2.1.1 Informações a transmitir nos casos de emergência

a) A EPTA ao tomar conhecimento de aeronave em emergência, deverá coletar os dados abaixo e acionar imediatamente o **Contra Incêndio** (SCI) e o **Operações** (COE), transmitindo os seguintes dados:

1- Tipo da aeronave e matrícula;

2- Tipo da ocorrência (características da anormalidade);

3- Posição da aeronave (onde se encontra, no momento);

4- Número de pessoas a bordo;

5- Autonomia de voo;

6- Tipo de carga transportada (no caso de existir material perigoso a bordo, informar sua natureza e localização);

7- Pista a ser utilizada;

8- Hora estimada para o pouso;

9- Situação operacional do aeródromo.

10- Além do previsto acima, na primeira oportunidade, o Operador deverá informar a emergência ao Superintendente do Aeroporto (ou seu substituto), informando:

11- Matrícula e tipo de aeronave;

12- Hora da ocorrência;

13- Fase do voo em que ocorreu a emergência;

14- Condições meteorológicas no momento do ocorrido;

15- Regras de voo segundo as quais se encontrava a aeronave; e

16- Auxílios visuais e à navegação aérea em operação na hora da ocorrência que pudessem estar sendo utilizados pela aeronave envolvida.

5.2.1.2 Formas de acionamento dos alertas

CONDIÇÃO DE URGÊNCIA - Acionar a sirene de emergência com 01 (um) toque longo, em seguida comunicar os dados da emergência pelos seguintes meios de comunicação**: SCI canal 6 do rádio portátil, Linha direta Hot-line; COE: Canal 1 ou ramal 8804.**

CONDIÇÃO DE SOCORRO - Acionar a sirene de emergência com 03 (três) toques curtos, em seguida comunicar os dados da emergência pelos seguintes meios de comunicação**: SCI** canal **6 do rádio portátil, Linha direta Hot-line; COE: Canal 1 ou ramal 8829.**

Para acionamento dos alertas, considerar, ainda, o seguinte:

a) O acionamento do SCI **(contra incêndio)** e do COE **(operações)** deverá ser feito pelo **canal 6 e canal 1** do sistema de comunicação do aeroporto para todas as emergências (socorro e urgência) e, na falta deste meio, pelos telefones mencionados.

b) Após o acionamento inicial de emergência, e assim que todos os meios estiverem acionados e dando apoio à emergência, a EPTA, permanecerá na escuta deste canal de modo apoiar a operação.

5.2.1.3 Plano de emergência do aeródromo (PLEM)

a) O Plano de Emergência (PLEM) do Aeroporto de Jaguaruna é um documento elaborado pela Gerência do Aeroporto, com a finalidade de orientar e assegurar a eficiência das ações a serem desencadeadas por seus integrantes, em caso de ocorrência de anormalidades no Aeroporto de Jaguaruna, de acordo com a legislação pertinente.

b) O Plano de Emergência pode ser consultado no próprio Órgão AFIS, onde se encontra impresso juntamente com as demais publicações pertinentes ao Órgão, sendo compulsória a leitura do mesmo pelos Operadores da EPTA, para coordenação eficaz nos casos de emergência.

NOTA 1: O Operador da EPTA deve ter em mente que qualquer situação de emergência em um aeroporto pode ser objeto de especulação por parte da imprensa, devendo manter completo sigilo sobre o assunto, evitando comentários com colegas ou com qualquer outra pessoa que não esteja ligada à situação prevista no PLEM.

NOTA 2: As informações ao público interno ou externo só poderão ser prestadas pela Superintendência do Aeroporto de Jaguaruna, ou pelo seu substituto.

5.2.1.4 Encerramento de estado de emergência

O COE é o órgão credenciado para encerrar o ESTADO DE ALERTA

5.2.2 INTERFERÊNCIA ILÍCITA

O AFIS deverá estar preparado para reconhecer qualquer indício de que uma aeronave está sendo objeto de um ato de interferência ilícita; *(item 3.19 da ICA 100-37/2020)*

5.2.2.1 Ato de Interferência Ilícita Contra a Aviação Civil (Decreto nº 7.168/2010)

Ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, a saber:

a) Apoderamento ilícito de aeronave em voo;

b) Apoderamento ilícito de aeronave no solo;

c) Manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;

d) Invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;

e) Introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;

f) Comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e

g) Ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil.

NOTA: o termo Sistema Antiaéreo Portátil abrange a terminologia Sistema Manual/Portátil de Defesa Aérea "Man-Portable Air-Defense System" (MANPAD).

5.2.2.2 Ato de Interferência Ilícita Contra a Aviação Civil (Anexo 17)

São atos ou tentativas de atos que põem em risco a segurança da aviação civil, incluindo, mas não limitado à (ao):

a) Apoderamento ilícito de aeronave;

b) Destruição de uma aeronave em serviço;

c) Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou em aeródromos;

d) Intrusão forçada a bordo de uma aeronave, em um aeroporto ou nas dependências de uma instalação aeronáutica;

e) Introdução a bordo de uma aeronave ou em um aeroporto de arma, material ou dispositivo perigoso destinado a fins criminosos;

f) Utilização de aeronave em serviço, com o objetivo de causar a morte, malefícios corporais graves ou danos graves para a propriedade ou o ambiente;

g) Comunicação de informação falsa que comprometa a segurança de aeronave em voo ou no solo, passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, em aeroporto ou nas dependências de um órgão de aviação civil.

O Operador de serviço, ao tomar conhecimento de um Ato de Interferência Ilícita, deverá realizar as seguintes ações.

Aeronave no solo:

a) Estar atento para identificar quaisquer indícios de ato de interferência ilícita, como por exemplo, o não atendimento às instruções dos órgãos ATS.
b) Comunicar imediatamente à Administração Aeroportuária através do COA (Centro de Operações Aeroportuárias), e ao ACC-C.
c) Comunicar, também, ao CGNA e ao Gerente Operacional do Órgão.

d) Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS.

e) Retransmitir as mensagens apropriadas entre a aeronave e as autoridades designadas.

f) Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.

g) Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por meio da frequência que estiver sendo utilizada.

h) Atender, prontamente, às chamadas da aeronave, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.

i) Tomar as medidas necessárias para garantir que a aeronave permaneça no solo, a menos que sua partida seja decidida em razão do dever de proteger vidas humanas, de acordo com o PSA e as orientações da autoridade competente.

j) Orientar a aeronave a se deslocar para o **ponto remoto** do aeroporto (Fluxograma de Acionamento afixado na EPTA), adotando as demais ações pertinentes, de acordo com o PSA e as orientações da autoridade competente.

k**)** O ponto remoto do Aeródromo de Jaguaruna está localizado na interseção da TAXIWAY “C” e a TAXIWAY “B”, caso a referida posição não esteja disponível, orientar a aeronave a se deslocar para uma área escolhida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.

l) Especificar a trajetória a ser seguida para o local de estacionamento. Essa trajetória está prevista no PSA ou, ainda, poderá ser definida pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, tendo em vista a minimizar quaisquer riscos para o público, as demais aeronaves e as instalações do aeródromo.

m) Durante o desembarque de passageiros e da tripulação da aeronave ameaçada, manter outras aeronaves, veículos e pessoal de terra, a uma distância segura da aeronave envolvida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.

n) Orientar o trânsito de veículos e pessoas, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, de nas dependências de um órgão de aviação civil.

Aeronave em voo:

a) Estar atento para identificar quaisquer indícios de ato de interferência ilícita, tais como, desvio anormal da rota prevista ou não atendimento às instruções do órgão ATS.

b) Comunicar imediatamente ao ACC-CW, ao CGNA e ao Gerente Operacional do Órgão.

c) Solicitar ao CGNA a comunicação ao representante pertinente da Administração Aeroportuária para onde se dirige a aeronave, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou a seu representante.

d) Manter informado o CGNA, o COpM e o ARCC sobre qualquer nova ação realizada pela aeronave em questão.

e) Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS, em coordenação com o COpM.

f) Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.

g) Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.

h) Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio da frequência que estiver sendo utilizada.

i) Atender prontamente às chamadas das aeronaves, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.

j) Aprovar, tão logo quanto possível, qualquer solicitação feita pela tripulação para subir ou descer, com a finalidade de equalizar ou reduzir o diferencial entre a pressão do ar exterior e a pressão do ar na cabine.

k) No caso de transferência do tráfego para outro órgão ATS nacional ou estrangeiro, deverão ser fornecidos todos os dados relacionados com o voo.

l) Manter informados os órgãos ATS que possam estar envolvidos com a progressão do voo sobre todos os fatores pertinentes, tais como, autonomia de combustível da aeronave, possibilidade de mudanças repentinas de rota ou de destino etc. Os órgãos ATS mencionados incluem, também, aqueles nacionais ou estrangeiros responsáveis tanto pela transferência do tráfego, como pelo aeródromo de destino conhecido ou suposto do voo em questão.

m) Prestar toda a assistência à aeronave no caso da intenção de pouso em qualquer aeroporto em território nacional, para garantir a segurança do voo, levando em conta a possibilidade de um pouso de emergência, e tomar as decisões apropriadas para agilizar as fases do voo, inclusive o pouso, se possível, evitando o sobrevoo de áreas densamente povoadas, em coordenação com o COpM.

n) Fornecer à aeronave em voo, se necessário, coordenação para o novo destino, sem atraso, de acordo com as orientações da autoridade competente, em coordenação com o COpM.

5.2.3 AMEAÇA DE BOMBA A BORDO DE AERONAVE

Sempre que tomar conhecimento de interferência ilícita ou suspeitar de aviso de ameaça de bomba em uma aeronave, os órgãos ATS deverão atender prontamente às solicitações da aeronave ou antecipar suas necessidades, incluindo solicitações quanto à informação relacionada aos auxílios para navegação aérea, procedimentos e serviços ao longo da rota do voo, em qualquer aeródromo onde se tenciona pousar, e tal providência deverá ser tomada como julgada necessária para se agilizar a condução de todas as fases do voo.

Adicionalmente cabe ao AFIS:

a) Transmitir e continuar transmitindo informação pertinente à segurança do voo, sem esperar qualquer solicitação por parte da aeronave; e

b) Informar e continuar mantendo informados os órgãos ATS pertinentes, incluindo aqueles das FIR adjacentes, que possam estar envolvidos com a progressão do voo.

NOTA: Ao se aplicar esta alínea, dever-se-á levar em consideração todos os fatores que poderão afetar a progressão do voo, incluindo autonomia e a possibilidade de mudanças repentinas da rota e destino.

O AFIS deverá, também, informar a situação da aeronave:

a) Ao Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA);

b) Ao ACC-CW;

c) O operador/explorador da aeronave ou seu representante indicado; e

d) A autoridade aeroportuária para onde se dirige ou se encontra a aeronave.

NOTA: Em caso de impossibilidade de o órgão ATS notificar o operador/explorador da aeronave, o fato deverá ser informado ao CGNA, que se encarregará de fazer a comunicação.

Deverá, ainda, expedir imediatamente mensagem telegráfica, **com prioridade "SS"**, ao GABAER, COMDABRA, ANAC, COMAR5 e CINDACTA2, de acordo com o estabelecido no Capitulo 4 da ICA 63-12.

As providências a serem tomadas pelo AFIS no caso de ocorrência de atos ilícitos contra a aviação civil encontram-se descritas nos PLANOS DE SEGURANÇA DE AERÓDROMO (PSA), e do PLANO DE EMERGÊNCIA DO AEROPORTO DE JAGUARUNA (PLEM), disponível em meio físico e eletrônico na EPTA.

Assim, além do previsto acima, o Operador do AFIS deverá **acionar o Alerta Vermelho**, adotando os procedimentos a seguir:

1) Comunicar a ocorrência ao Serviço Contra Incêndio (SCI) e ao Centro Operações (COE), informando os dados possíveis de serem obtidos junto ao comandante sobre:

a) Tipo da aeronave e matrícula;

b) Número de apoderadores, tipo e quantidade de armas, exigências e intenções demonstradas;

c) Número de pessoas a bordo;

d) Autonomia de voo;

e) Tipo de carga transportada (no caso de existir material perigoso a bordo, informar sua natureza e localização); e

f) Posição em que se encontra a aeronave e se foi solicitada sua movimentação para outra posição.

2) Deverá também:

a) Auxiliar na transmissão de mensagens de interesse dos integrantes do PSA;

b) Definir as condições de operacionalidade do aeródromo;

c) Proporcionar as condições necessárias para as comunicações entre a aeronave e o COE, quando não houver equipamento independente para este fim; e

d) Manter os órgãos acionados informados sobre o desenvolvimento da emergência.

5.2.4 DESCIDA DE EMERGÊNCIA

a) Quando necessário, o órgão ATS emitirá uma mensagem de emergência por quaisquer meios, de modo a alertar as aeronaves envolvidas do que está ocorrendo.

b) As aeronaves, ao receberem tais mensagens de emergência, abandonarão as áreas especificadas em cumprimento às instruções recebidas, mantendo-se na escuta da frequência apropriada a fim de receberem novas instruções do órgão ATS.

c) Imediatamente após ter difundido a mensagem de emergência, o órgão ATS emitirá novas informações às aeronaves envolvidas, a respeito dos procedimentos que poderão executar durante e depois da descida de emergência. Adicionalmente, o órgão ATS envolvido manterá informado qualquer outro órgão ATS ou setor de controle que for afetado.

5.2.5 FRASEOLOGIA DE EMERGÊNCIA

A mensagem de socorro ou de urgência a ser enviada pela aeronave deverá consistir das informações abaixo, na medida do possível, na ordem que se segue:

a) Identificação da aeronave;

b) Natureza da condição;

c) Intenção da pessoa no comando; e

d) Posição atual, nível de voo ou altitude, se pertinente, e rumo.

Tendo em vista que a tripulação da aeronave se encontra em uma situação crítica devidos à emergência reportada para a Rádio, o OEA deverá utilizar fraseologia concisa e sucinta. O OEA deve estar sempre com o nível de alerta elevado para identificar as possíveis chamadas de emergência, respondendo de imediato, procurando adotar a fraseologia, exemplificada conforme as situações abaixo:

Emergência por combustível	
Mayday, Mayday, Mayday, PT ABC Mayday combustível, solicita após cruzar FL 090, aproar o aeródromo	Mayday, Mayday, Mayday, PT ABC Mayday fuel, request after passing FL 090, heading to the airdrome.
Aeronave perdida	
Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; Rádio Jaguaruna, PT ABC, FL 025, 15NM oeste, solicito pouso em Jaguaruna.	Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; Radio Jaguaruna, PT ABC, FL 025, 15NM west, request landing at Jaguaruna.
Problemas no motor da aeronave	
Mayday, Mayday, Mayday, PT ABC, motor em chamas, farei pouso forçado a 10 NM a oeste de Jaguaruna, cruzando 1000 pés	Mayday, Mayday, Mayday, PT ABC engine on fire, making forced landing 10 NM West of Jaguaruna, passing 1000 feet.
Fogo e fumaça a bordo da aeronave	
Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; PT ABC fumaça na cabine, estamos tentando localizar a fonte	Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; PT ABC smoke in the cabin, we are attempting to locate the source

Solicitação de auxílio médico	
Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; PT ABC solicita atendimento médico para passageiro imediatamente após o pouso	Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; PT ABC request medical assistence for passenger immediately after landing
PT ABC, confirme dados e a situação do passageiro	PT ABC, confirm data and situation of the passenge
Passageiro do sexo masculino, 68 anos, apresentando problemas cardíacos	Male passenger, age 68, presenting heart problems
Situações diversas	
Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; PT ABC em emergência, solicita prioridade para o pouso	Pan, Pan; Pan, Pan; Pan, Pan; PT ABC emergency, request priority to land.
PT ABC, confirme a natureza da emergência	PT ABC, confirm nature of emergency.
Mayday, Mayday, Mayday, PT ABC, descida de emergência, reportará cruzando 1500 FT	Mayday, Mayday, Mayday, PT ABC, emergency descent, will report passing 1500 feet
Descida de emergência sobre o aeródromo. todas as aeronaves abandonem imediatamente o circuito de tráfego	Emergency descent overhead the aerodrome, all aircraft leave immediately the traffic patter

NOTA 1: As mensagens de socorro serão sempre precedidas da expressão MAYDAY.

NOTA 2: As mensagens de urgência serão sempre precedidas da expressão PAN, PAN.

NOTA 3: As mensagens de socorro e de urgência serão pronunciadas três vezes.

5.3 CONTINGÊNCIAS DE VOO

5.3.1 AERONAVES EXTRAVIADAS OU NÃO IDENTIFICADAS

Aeronave extraviada é aquela que se desviou consideravelmente da rota prevista, ou que tenha notificado que desconhece sua posição.

Ao tomar conhecimento de que um voo VFR está perdido ou enfrentando condições meteorológicas adversas, o órgão ATS deverá considerar a aeronave em emergência. O Operador, em tais circunstâncias, deve comunicar-se de maneira clara, concisa e tranquila e, nessa fase, deverá tomar cuidado para não questionar qualquer falha ou negligência que o piloto possa ter cometido na preparação ou condução do voo.

Dependendo da situação, deverá ser solicitado ao piloto que forneça qualquer das informações seguintes consideradas pertinentes para prover melhor assistência:

a) condições de voo da aeronave;

b) posição (se conhecida) e nível/altitude;

c) velocidade e rumo desde a última posição conhecida, se pertinente;

d) experiência do piloto;

e) equipamento de navegação a bordo e quaisquer sinais de auxílios à navegação sendo recebidos;

f) modo SSR e códigos selecionados, se pertinente;

g) aeródromos de partida e de destino e rota planejada;

h) número de pessoas a bordo; e

i) autonomia.

Se as comunicações com a aeronave forem fracas ou com distorção, deve ser sugerido que a aeronave suba para um nível mais alto, contanto que as condições meteorológicas e outras circunstâncias o permitam.

Assistência à navegação para ajudar o piloto a determinar a posição da aeronave pode ser provida pelo uso de um sistema de vigilância ATS de um Órgão ATC adjacente, auxílios à navegação ou se for avistada por outra aeronave.

NOTA: Deve ser levada em conta a possibilidade de um voo VFR extraviar-se por encontrar condições meteorológicas adversas.

Deve-se fornecer aos pilotos informes acerca de aeródromos adequados nas vizinhanças onde existirem condições meteorológicas visuais.

Se o piloto notificar que está com dificuldade ou incapaz de manter-se VMC, ele deve ser informado da altitude mínima de voo da área onde se encontra a aeronave ou acredita se encontrar.

Se as circunstâncias forem tais que o piloto não possa evitar as condições IMC, os seguintes procedimentos podem ser seguidos:

a) outro tráfego na frequência do AFIS que não seja capaz de prestar qualquer assistência pode ser instruído a mudar para outra frequência, a fim de assegurar comunicações ininterruptas com a aeronave; como alternativa, a aeronave que recebe assistência pode ser instruída a mudar para outra frequência; e

b) assegurar, se possível, que qualquer manobra feita pela aeronave seja efetuada livre de nuvem.

5.3.2 FALHA DE COMUNICAÇÕES AEROTERRESTRES

Quando o órgão ATS não puder manter comunicação bilateral com uma aeronave em voo, deverá tomar as seguintes medidas:

a) Tão logo se constatar uma falha de comunicação bilateral, todos os dados pertinentes e relacionados com as medidas tomadas pelo órgão ATS, ou com as instruções que a situação justificar, serão transmitidos às cegas para conhecimento da aeronave na escuta, inclusive na frequência de emergência. Também será informado:

- condições meteorológicas que permitam uma descida visual, evitando, consequentemente, regiões de tráfego congestionado; e

- condições meteorológicas dos aeródromos convenientes.

b) Caberá também ao órgão ATS providenciar a extensão do horário de funcionamento dos auxílios ou órgão, se isso for necessário.

c) Informações pertinentes serão fornecidas às outras aeronaves que estiverem nas vizinhanças da posição presumida da aeronave com falha de comunicação.

d) Assim que o órgão ATS tomar conhecimento de que a aeronave, em sua área de responsabilidade, se encontra com falha de comunicação, transmitirá todas as

informações relativas à falha de comunicações a todos os órgãos ATS situados ao longo da rota de voo.

e) O ACC tomará medidas para obter informações referentes ao aeródromo de alternativa e demais informações relativas ao Plano de Voo.

f) Quando o AFIS receber a informação de que uma aeronave restabeleceu as comunicações ou pousou, notificará ao ACC-CW, bem como aos demais órgãos interessados ao longo da rota de voo, transmitindo-lhes os dados necessários para a continuidade do serviço prestado.

g) Se a aeronave não estabelecer comunicação bilateral até 30 minutos após a hora estimada de chegada do Plano de Voo ou aquela calculada pelo ACC ou ainda a última hora estimada de aproximação que a aeronave haja acusado recebimento e, entre essas, a que for considerada posterior, as informações relativas à aeronave deverão ser fornecidas aos exploradores e pilotos de aeronaves envolvidas, cabendo aos mesmos decidirem sobre o retorno à operação normal.

h) No caso de falha de comunicação, as aeronaves deverão executar os procedimentos constantes na publicação específica do DECEA sobre as Regras do Ar.

5.4 ACIDENTE E INCIDENTE AERONÁUTICOS

Em caso de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, ocorrido em área de responsabilidade da EPTA Jaguaruna, o Operador em serviço, deverá tomar as seguintes ações:

a) Acionar imediatamente o SCI através da **sirene de emergência**

- SCI ponto a ponto (hot line),

- SCI rádio portátil canal 6,

- SCI linha externa:48-3631-9666,

b) COE (Centro de Operações Especiais),

- Rádio portátil **canal 1**,

- Ramal 8829

c) Dar ciência da ocorrência ao ACC-CW, através de comunicação telefônica e este informar ao Comandante do CINDACTA 2;

- Telefone: **41- 3251-5342 (supervisor)**

d) Realizar a OBSERVAÇÃO METEOROLÓGICA LOCAL no caso de acidente ou incidente grave;

e) Além do previsto acima, na primeira oportunidade, o Operador deverá informar o acidente ou incidente grave ao Gerente Operacional (GEROp) ou o Gerente de Segurança Operacional (GSOp) do PSNA,

f) Fazer a notificação, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação de Ocorrência Aeronáutica (FNOA), disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet https://www2.fab.mil.br/cenipa/ ou, em caso de inoperância do sistema, através do formulário disponível na sala AIS/COM, e enviar para o e-mail **notifica.mil@cenipa.aer.mil.br**.

g) As informações a serem transmitidas às autoridades acima, através dos meios telefônicos, devem abranger os seguintes dados:

i- Tipo da aeronave e matrícula;

ii- Data e hora do acidente/incidente;

iii- Fase do voo em que ocorreu o acidente/incidente;

iv- Condições meteorológicas na hora da ocorrência;

v- Regras de voo segundo as quais voava (m) a (s) aeronave (s) envolvida (s);

vi- Auxílios visuais e à navegação aérea em operação na hora da ocorrência, que pudessem estar sendo utilizados pela (s) aeronave (s) envolvida (s);

vii- Procedimento de tráfego aéreo que a aeronave acidentada pudesse estar utilizando no momento da ocorrência;

viii- Equipamentos de radionavegação de bordo da (s) aeronave (s), lançados no plano de voo.

NOTA: A impossibilidade de informação sobre um ou mais itens anteriores, não deverá constituir atraso no envio das demais informações.

h) Além das providências listadas nos itens acima, o Operador da EPTA deverá:

i- Se for o caso, deixar a pista de pouso e decolagem impraticável, e somente torná-la livre, mediante prévia coordenação com a pessoa credenciada pelo CENIPA;

ii- Informar a situação ao **ACC-CW**, incluindo a informação sobre se a pista está impraticável ou não, e solicitando que os tráfegos sejam desviados para a alternativa;

iii- Confeccionar SDIA através do site https://sdia.decea.mil.br/, tornando a pista impraticável, quando for o caso;

iv- Comunicar de imediato a ocorrência ao Gerente Operacional, Gerente de Segurança Operacional do PSNA, e a Gerência Geral do Aeroporto, bem como a SIPACEA 2.

v- Lançar a ocorrência no LRO com todos os dados e providências adotadas e expedir a mensagem telegráfica pertinente.

NOTA 1: A comunicação ao **GEIV** somente será necessária se houver indícios de que o (s) auxílio (s) e/ou procedimento (s) de Tráfego Aéreo que a (s) aeronave (s) envolvida (s) estava (m) ou pudesse (m) estar utilizando, tenha (m) contribuído para a referida ocorrência. Identificada esta situação, coordenar com Gerente Operacional da EPTA do Aeroporto e a equipe de manutenção, para proceder no registro das configurações dos auxílios envolvidos e proibir qualquer ajuste. Caso surjam dúvidas sobre as condições de funcionamento destes auxílios, não permitir sua utilização até a realização de inspeção em voo.

NOTA 2: O Comandante do CINDACTA II e o Chefe da SIPACEA2 serão informados da ocorrência por intermédio do **ARCC-CW**. Complementando a informação deverá ser informado, se for o caso de aeronave acidentada na pista, a altura do obstáculo que impraticabilizou a pista (altura da empenagem, por exemplo), à distância da cabeceira da pista mais próxima e a distância do eixo da pista para análise e provável deslocamento da cabeceira.

NOTA 3: O Gerente Operacional deverá providenciar, tão logo seja possível, a substituição dos operadores diretamente envolvidos no Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

TELEFONES ÚTEIS

Supervisão do ACC-CW	**41-3251-5342**
Tática GEIV	**21-2101-6433**
ARCC-CW	**41-3251-5309/41-3256-8008**
SIPACEA	**41-3251-5291/41-3251-5227/41-992678767**
SERIPA	**51-3462-1104/51-99268-3043/51-99283-5207**
Gerente Operacional/Supervisor	**47-99292-3006/47-99149-1407**
Gerente de Segurança Operacional	**48-99150-3539**
Manutenção- ATS Telecomunicações	**51-98133-6251**
Diretor Administrativo	**51-99653-2828**

5.4.1 PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS PELOS OPERADORES DA EPTA SBJA PARA A NOTIFICAÇÃO DE EVENTOS ENVOLVENDO FAUNA (COLISÃO, QUASE COLISÃO E AVISTAMENTO)

Devido à previsão legal, existente no CBA, e regulatória, que consta no PBGRF e nas Normas de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-6 – aeronaves militares – e NSCA 3-13 – aeronave civis – todos os incidentes, incidentes graves e acidentes têm notificação obrigatória.

NOTA 1: Colisões com impacto direto aeronave-animal se constituem em ocorrências aeronáuticas, que poderão ser classificadas como incidente, incidente grave ou acidente aeronáutico, em função da extensão final de lesão à pessoa ou dano à aeronave.

NOTA 2: Colisões sem impacto direto aeronave-animal poderão ser classificadas como ocorrências anormais, se não houver lesão à pessoa ou dano à aeronave.

Devido à premência de mitigar novas ocorrências aeronáuticas decorrentes da presença de fauna onde há operação de aeronave, por meio do processo de gerenciamento de risco, cujo principal insumo é a informação.

NOTA: Quase colisões e avistamentos de fauna são fontes de informação valiosas para identificar fatores atrativos, dentro ou fora de aeródromos, viabilizando ações proativas e preditivas para reduzir a presença de fauna.

5.4.1.1 <u>Quem deve reportar eventos com fauna</u>

a) Todos os envolvidos diretamente com a operação de aeronaves devem reportar colisões, quase colisões e avistamentos;

b) Todos com acesso contínuo ou eventual ao lado ar (área restrita) do aeródromo devem estar familiarizados com procedimentos de reporte de colisões, quase colisões e avistamentos de fauna, diante da importância da coleta de dados para o gerenciamento de risco.

5.4.1.2 Como reportar eventos com fauna

a) O Operador, ao ser informado de avistamento ou colisão com Avifauna, inclusive colisão com pássaro, deverá:

i- solicitar ao piloto em comando informações a respeito de possíveis danos à aeronave, e intenções relativas ao prosseguimento do voo;

ii- informar a administração aeroportuária, através do fiscal de pátio (COA) a respeito do evento ocorrido;

iii- informar o evento ao Gerente Operacional (GEROp) e o Gerente de Segurança Operacional (GSOp), através do "Grupo SGSO ATS EPTA SBJA" do whatsApp (canal exclusivo para assuntos relativos à operação do PSNA-JA); e

iv- registrar no LRO.

b) O Gerente Operacional (GEROp) do PSNA ao tomar conhecimento de ocorrência de perigo com a fauna, analisa o evento juntamente com o Gestor Operacional da Administração Aeroportuária, verificando quais ações serão tomadas para diminuir o índice de perigo causado pelos animais, com isso, mitigando a possibilidade de novas ocorrências.

c) O Gerente de Segurança Operacional (GSOp), ao tomar conhecimento de ocorrências com Avifauna, classifica o evento como causador ou não de impacto para a segurança operacional, sendo que, em caso de impacto para a segurança operacional, reporta para a SIPACEA, através de FNO (Ficha de Notificação de Ocorrência), na plataforma do SIGCEA. Caso o evento não cause impacto para a segurança operacional, são catalogadas em programa específico.

d) O Fiscal de pátio, ao ser informado de colisão com Avifauna, deverá realizar vistoria de pista, com o objetivo de identificar o ocorrido, realizando a limpeza do local, se for o caso, e retirar o animal abatido, catalogando em programa específico da administração aeroportuária.

e) O gestor Operacional da Administração Aeroportuária, ao tomar conhecimento de eventos com avifauna, realiza, juntamente com sua equipe, análise do ocorrido, realizando o preenchimento da Ficha CENIPA 15 (FC15), no site https://www2.fab.mil.br/cenipa.

5.5 REPORTE DE INFRAÇÕES E INCIDENTES DE TRÁFEGO AÉREO

O responsável pela apuração de reporte de indício de irregularidade de tráfego aéreo e indício de incidente de tráfego aéreo é o GSOp (Gerente de Segurança Operacional).

O Operador ao tomar conhecimento de uma irregularidade de tráfego aéreo e/ou indício de incidente de tráfego aéreo, deverá comunicar imediatamente ao Gerente Operacional (GEROp) e/ou ao Gerente de Segurança Operacional (GSOp) do PSNA.

O GSOp deverá providenciar as seguintes informações:

-Providenciar a preservação de todos os dados pertinentes, necessários à investigação das Ocorrências de Tráfego Aéreo.

-Informar, imediatamente à SIPACEA da sua área de jurisdição, pelo meio mais rápido, a ocorrência com indício de Incidente de Tráfego Aéreo.

-Enviar à SIPACEA toda documentação fundamental pertinente à investigação dos Incidentes de Tráfego Aéreo classificados como Risco Potencial, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, a partir da classificação da ocorrência como incidente de tráfego aéreo pela SIPACEA.

O GSOp deverá providenciar a seguinte documentação:

a) transcrição e áudio da gravação magnética das comunicações dos Serviços Móvel e Fixo Aeronáuticos;

b) fichas de progressão de voo e dos registros relativos à ocorrência em tela (ex.: LRO, LRC, SMO, MSG ATS, ATIS etc.);

c) dados de vigilância, onde houver;

d) gravação das câmeras de vigilância do ambiente operacional, onde houver;

e) informações meteorológicas (ex.: MSG MET, METAR, TAF, SIGMET, Carta de Vento etc.) relacionadas com o espaço aéreo onde ocorreu o incidente;

f) declaração sobre as condições técnico-operacionais, relativa aos equipamentos de infraestrutura de navegação aérea que estavam em utilização tanto pelo Órgão ATS quanto pela(s) aeronave(s) envolvida(s) no incidente, caso necessário;

g) reporte da ocorrência (RELPREV, FNO etc.);

h) documentos previstos no histórico dos profissionais ATS envolvidos na ocorrência; e

i) providências e recomendações iniciais adotadas pelo órgão ATS, para prevenir a repetição de ocorrência semelhante.

NOTA: O Histórico do Profissional ATS refere-se às informações que devem ser obtidas sobre o OEA do órgão. Estes documentos são:

a) CS/CMA;

b) Habilitação Técnica;

c) escala cumprida do órgão ATS;

d) ATA de Conselho Operacional; e

e) outros documentos relacionados à formação profissional.

NOTA: demais procedimentos deverão serem seguidos conforme a ICA 81-1/2020 e ICA 63-7

5.6 PROTEÇÃO DE PISTA

5.6.1 PROCEDIMENTOS DE INCURSÃO EM PISTA

Caberá ao Operador da Estação Rádio (OEA), em serviço, o registro da ocorrência de incursão em pista, que tenha presenciado, no Livro de Registro de Ocorrências-LRO, ficando o Gerente Operacional, (ou outro responsável designado por este no Aeródromo) responsável por preencher a planilha de dados sobre Incursão em Pista (conforme modelo no Anexo B da ICA 81-4/2021), e encaminhar a Administração Aeroportuária, conforme Carta de Acordo Operacional entre as partes.

Após o registro da ocorrência, quando feita pelo Operador da Estação Rádio (OEA), o fato deverá ser comunicado ao Operador do Aeródromo, conforme estabelecido na ICA 81-4/2021. Do mesmo modo, quando o reporte for realizado por funcionário do Operador

do Aeroporto, o fato deverá ser comunicado à EPTA, para o devido registro da ocorrência, e encaminhamento da planilha de incursão em pista para a SIPACEA2, até o dia 10 do mês subsequente, conforme previsto na publicação supracitada.

5.7 OPERAÇÕES AÉREAS ESPECIAIS

5.7.1 AERONAVE DE ASA ROTATIVA

Não aplicável.

5.7.2 AERONAVES NÃO TRIPULADAS (UA) Unmanned Aircraft

a) Uma Aeronave Não Tripulada somente poderá acessar o Espaço Aéreo Brasileiro, após a emissão de autorização especial por parte do Órgão Regional do DECEA responsável pelo espaço aéreo onde ocorrerá o voo.

b) A menos que dispensado pelo Órgão Regional do DECEA, em razão das especificidades do Sistema empregado, o Piloto Remoto deverá manter comunicação bilateral com o órgão ATS, conforme preconizado na legislação em vigor e da mesma forma como requerido para as aeronaves tripuladas.

c) As operações de Aeronaves Não Tripuladas serão acomodadas no espaço aéreo brasileiro e deverão se adequar às regras e sistemas existentes, não recebendo, a priori, nenhum tratamento especial por parte dos Órgãos de Serviço de Tráfego Aéreo.

d) O voo de uma Aeronave Não Tripulada deverá manter-se afastado da trajetória de outra aeronave, tripulada ou não, evitando passar à frente, por baixo ou por cima. Não terá, portanto, prioridade no direito de passagem sobre uma aeronave tripulada.

e) Por ocasião da avaliação referente à solicitação do espaço aéreo a ser utilizado, será levado em consideração que a operação não terá prioridade sobre aerovias, procedimentos por instrumentos, circuitos de tráfego, corredores visuais e espaços aéreos condicionados já publicados.

f) A operação deverá cumprir as regras existentes de emprego do *transponder*, da mesma forma que as aeronaves tripuladas, em função da classe do espaço aéreo dentro do qual se pretenda operar.

5.7.2.1 Ações do AFIS em caso de avistamento de Aeronave Não Tripulada

O Operador em serviço (OEA), ao tomar conhecimento de Aeronave Não Tripulada UA (*Unmanned Aircraft*), deverá tomar as seguintes ações:

a) Informar ao Supervisor do ACC-W a posição aproximada da Aeronave Não Tripulada e as ações tomadas em resposta à ocorrência, para que este informe ao FMC. Nos casos em que tenha sido feita a identificação do UA e/ou seja verificado o afastamento do equipamento, caberá ao Operador informar ao Supervisor do ACC-CW;

b) Informar às aeronaves da possível existência de uma UA nas proximidades do aeródromo e sua posição aproximada;

c) Comunicar à Administração Aeroportuária Local para que esta providencie o acionamento da polícia, objetivando envidar os esforços necessários à identificação

do piloto, informando a localização do drone, proporcionando os meios que viabilizem a extinção da ameaça e a aplicação das demais medidas cabíveis, criminais e administrativas. Para tanto, torna-se necessário orientar o acompanhamento da aeronave, uma vez que a mesma provavelmente será recolhida para o local onde se encontra o piloto;

d) Informar ao Gerente Operacional (GEROp) e ao Gerente de Segurança Operacional (GSOp), do PSNA; e

e) Registrar a ocorrência no LRO da Rádio Jaguaruna evidenciando o registro com a maior riqueza de detalhes possível, como coordenada geográfica, altitude estimada, horário, dentre outras.

NOTA1: Caso o reporte cause impacto na segurança operacional, o Administrador Aeroportuário ou GSOp deverá preencher uma FNO do reporte no SIGCEA.

NOTA2: O Gerente de Segurança Operacional (GSOp) ao tomar conhecimento de voo de Aeronave Não Tripulada UA (*Unmanned Aircraft*), deverá preencher o FRAD - Formulário de Reporte de Avistamento de Drone (UA), no link: (https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe9L6qeORKrGMjvjWKzIEKcJ58j7xc37vmTAns92WJtoeO9lA/viewform?pli=1).

5.8 SERVIÇO DE ALERTA

O Serviço de Alerta será prestado:

a) a todas as aeronaves voando segundo as regras de voo por instrumentos;

b) a todas as aeronaves voando segundo as regras de voo visual, exceto aquelas cujo voo não tenha sido notificado aos órgãos ATS; e

c) a todas as aeronaves que se saiba ou se suspeite de que estejam sendo objetos de interferência ilícita.

O serviço de alerta às aeronaves que tenham apresentado Plano de Voo VFR e não tenham chegado ao aeródromo de destino será iniciado pelo órgão ATS daquele aeródromo, se esse serviço já não estiver sendo prestado por outro órgão ATS.

O AFIS SBJA, ao tomar conhecimento de uma situação de emergência de um voo VFR ou IFR será responsável por iniciar a prestação do serviço de alerta, devendo notificar imediatamente a situação ao ACC e ARCC correspondentes. Entretanto, se a natureza da emergência exigir, deverá em primeiro lugar, acionar os órgãos locais de salvamento e emergência capazes de prestar a ajuda imediata necessária.

Fases que podem ser consideradas em uma situação de emergência.

Fase de Incerteza (INCERFA)

A fase de incerteza tem início após transcorridos 30 minutos seguintes à hora:

a) em que o órgão ATS deveria ter recebido uma comunicação da aeronave e não recebeu nenhuma comunicação da mesma, ou seguintes ao momento em que pela primeira vez se tentou, infrutiferamente, estabelecer comunicação com a referida aeronave, o que ocorrer primeiro; ou

b) prevista de chegada estimada pelo piloto ou calculada pelo órgão ATS, a que resultar posterior.

Os 30 minutos mencionados anteriormente serão reduzidos para:

a) imediatamente, se o órgão ATS deixar de obter comunicação com uma aeronave que esteja sendo prestado o Serviço de Informação de voo;

b) 15 minutos, para voos com duração prevista de, no máximo, uma hora.

Fase de Alerta (ALERFA)

A fase de alerta tem início quando:

a) transcorrida a fase de incerteza, não se tiver estabelecido comunicação com a aeronave ou através de outras fontes, não se conseguir notícias da aeronave;

b) uma aeronave autorizada a pousar, não o fizer dentro de 5 minutos seguintes à hora prevista para pouso e não se restabelecer a comunicação com a aeronave;

c) se receber informações que indicarem que as condições operacionais da aeronave são anormais, mas não indicando que seja possível um pouso forçado; ou

d) se souber ou se suspeitar que uma aeronave esteja sendo objeto de interferência ilícita.

Fase de Perigo (DETRESFA)

A fase de perigo tem início quando:

a) transcorrida a fase de alerta, forem infrutíferas as novas tentativas para estabelecer comunicação com a aeronave e quando outros meios externos de pesquisa, também resultarem infrutíferos, se possa supor que a aeronave se encontra em perigo;

b) se evidenciar que o combustível que a aeronave levava a bordo se tenha esgotado ou que não é suficiente para permitir o pouso em lugar seguro;

c) se receber informações de que condições anormais de funcionamento da aeronave indiquem que é possível um pouso forçado; ou

d) se receber informações ou se puder deduzir que a aeronave fará um pouso forçado ou que já o tenha efetuado.

O órgão ATS que classificar a aeronave em uma das fases de emergência deverá enviar as seguintes informações, caso disponível, na ordem indicada, ao(s) ACC e ARCC envolvido(s):

a) INCERFA, ALERFA OU DETRESFA, conforme a fase de emergência;

b) identificação da aeronave;

c) característica de emergência;

d) dados completos de Plano de Voo;

e) última mensagem de posição enviada;

f) órgão que estabeleceu a última comunicação, hora e frequência utilizada;

g) cores e marcas distintivas da aeronave;

h) as providências tomadas pelo órgão que faz a notificação; e

i) toda informação adicional relativa ao desenvolvimento da situação de emergência, através de suas respectivas fases.

5.9 OVNI

Todos os objetos voadores penetrando ou evoluindo no espaço aéreo brasileiro deverão ser identificados e classificados. Quando não for possível completar a fase de identificação, serão tratados como **objetos voadores não identificados** (OVNI) e, neste caso, o Operador do AFIS deverá adotar as seguintes providências:

a) Consultar o ACC-CW se existe algum tráfego no setor do avistamento;

b) Informar o fato imediatamente ao **Segundo Centro de Operações Militares** (COpM II), ao ACC-CW e a Gerência da EPTA, acrescentando:

c) Os horários de início e término da atividade;

d) Os prefixos das aeronaves envolvidas (no caso de avistamento reportado por aeronave), bem como a FREQUÊNCIA utilizada para o reporte;

e) As condições meteorológicas da área;

f) Maior número possível de dados coletados junto aos comandantes das aeronaves.

g) Registrar no LRO; e

h) Caso o fato já tenha ocorrido, além de informar o COpM II, aplicar o questionário padronizado a seguir ou preenche-lo, caso esteja em comunicação telefônica com o observador;

Atenção: O assunto é confidencial. Não faça comentários nem use o nome da Empresa. Dê informações somente à Gerência do PSNA, à Administração do Aeroporto (AAL) ou as pessoas que lhe forem autorizadas.

QUESTIONÁRIO DE AVISTAMENTO DE OVNI

1. COMO E QUANDO FOI QUE NOTOU PELA 1ª VEZ OS OBJETOS?			
2. Quantos eram e em que posição estavam?			
3. Estavam voando próximos uns dos outros?			
4. Pode descrever o objeto?			
Forma?	**Tamanho?**	**Cor?**	**Emitia som?**
Deixou rastro?	**Velocidade que utilizava?**	**Trajetória do objeto?**	
5. O objeto mudou de aparência? De Cor?			
6. Qual o período de duração da observação?			

7. O observador estava sozinho ou acompanhado? Caso afirmativo, por quantas pessoas?		
8. Qual era a distância aproximada entre o Observador e o objeto?		
9. Foram registradas provas físicas (fotografia, filmagem, amostras de material, etc)?		
10. A observação foi a olho nu ou através de algum dispositivo ótico?		
11. Condições de tempo presente (chovia, havia relâmpagos, nuvens, CB, etc)?		
12. Dados pessoais do Observador:		
Nome -		
Endereço -		
Idade -	**Grau de Instrução -**	**Ocupação Principal -**
13. Possui ou não conhecimento técnico? Caso afirmativo, quais?		
14. Dados complementares?		

CAPÍTULO 6 PLANO DE DEGRADAÇÃO DO ÓRGÃO AFIS

6.1 DO 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.

- *COMERCIAL*

Distribuição realizada por empresa CELESC, distribuidora de energia para o Estado de Santa Catarina.

- *GRUPOS GERADORES*

Distribuição realizada por meio de 02 grupos de geradores (115KVA), situado no prédio KT/KF (Casa de Máquinas/Casa de Força) alimentados a combustível (diesel) suficientes para operar durante aproximadamente 6 (seis) horas sem abastecimento.

- NOBREAKS

Equipamento alimentado pela energia comercial ou grupos geradores, com autonomia de até 30 minutos. Na ausência de energia elétrica comercial, até o acionamento automático dos geradores (15 segundos), todos equipamentos da SALA COM, são alimentadas pelo sistema 02 (dois) Nobreaks de 2.3KVA.

Na falta de energia elétrica, o OEA em serviço, deverá acionar o setor da manutenção da administração aeroportuária, registrando no LRO.

6.2 DO SERVIÇO MÓVEL AERONÁUTICO

O mau funcionamento ou a inoperância de qualquer um dos equipamentos do serviço móvel aeronáutico, o OEA em serviço, deverá acionar a o setor técnico da Empresa ATS Telecomunicações, e informar via e-mail para o Gerente Operacional e o setor técnico, e fazer registro no LRO.

6.3 DO SERVIÇO FIXO AERONÁUTICO

O mau funcionamento ou a inoperância de qualquer um dos equipamentos do serviço móvel aeronáutico, o OEA em serviço, deverá acionar a o setor técnico da Empresa ATS Telecomunicações, e informar via e-mail para o Gerente Operacional e o setor técnico, e fazer registro no LRO.

6.4 DOS PROCEDIMENTOS ATS

O mau funcionamento ou a inoperância de qualquer um dos equipamentos que influenciam nos procedimentos ATS, o OEA em serviço, deverá acionar a o setor técnico da Empresa ATS Telecomunicações, e informar via e-mail para o Gerente Operacional e o setor técnico, e fazer registro no LRO.

6.5 DOS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA

O mau funcionamento ou a inoperância de qualquer um dos equipamentos dos auxílios à navegação Aérea, OEA em serviço, deverá acionar a o setor técnico da Empresa ATS Telecomunicações, e informar via e-mail para o Gerente Operacional e o setor técnico, e fazer registro no LRO.

CAPÍTULO 7 CONTINGÊNCIAS DO ÓRGÃO AFIS

7.1 INTERRUPÇÃO PARCIAL

Compete ao CGNA elaborar, atualizar, ativar, monitorar e desativar o Plano de Contingência nacional.

Compete ao Órgão ATS do SISCEAB estar preparado para cumprir as disposições pertinentes do Plano de Contingência nacional, quando este for ativado.

Em caso de interrupção parcial dos serviços de tráfego aéreo e serviços de apoio relacionados, para auxiliar na manutenção do fluxo do tráfego aéreo no aeródromo, o Operador de serviço deverá informar ao CGNA e ao ACC-CW a interrupção parcial dos serviços de tráfego aéreo, após terem sido esgotadas as medidas previstas para fazer frente a certas degradações e/ou emergência do aeroporto ou do órgão ATS.

7.2 INTERRUPÇÃO TOTAL

Em caso de interrupção total dos serviços de tráfego aéreo e serviços de apoio relacionados, o Operador de serviço deverá informar de imediato pelo meio disponível ao ACC-CW e ao CGNA a interrupção total dos serviços de tráfego aéreo, após terem sido esgotadas as medidas previstas para fazer frente a certas degradações e/ou emergência do aeroporto ou do órgão ATS.

No caso de falha da energia elétrica primária (comercial) e/ou secundária (baterias, gerador nobreak, etc.), o operador deverá tomar as providências abaixo:

a) pronto acionamento de suporte técnico pertinente;

b) avaliação do impacto nos serviços do órgão;

c) ações e meios alternativos para atendimento à falha de energia elétrica;

d) necessidade de desligar equipamentos que não estão sendo utilizados;

e) informação sobre a degradação aos órgãos ATS adjacentes e ao CGNA; e

f) informação de término da degradação aos órgãos locais, aos ATS adjacentes e ao CGNA.

7.3 PERDA DE RADIOCOMUNICAÇÃO DO ÓRGÃO AFIS

Em caso de falha total das comunicações, o Operador deverá comunicar fato, pelo meio disponível, ao ACC-CW e ao CGNA, e seguir os procedimentos abaixo:

a) pronto acionamento de suporte técnico pertinente;

b) avaliação no funcionamento do VHF reserva;

c) aplicação de procedimentos regulamentares de contingência de comunicações relativa a:

- Falha total do equipamento rádio do AFIS;
- Verificar se a frequência está correta e bloqueada.

d) informar aos órgãos ATS adjacentes e ao CGNA; e

e) informar do retorno à normalidade do serviço aos ACC-CW e ao CGNA.

NOTA: Solicitar divulgação de informação aeronáutica para a emissão de SDIA de inoperância e reestabelecimento.

CAPÍTULO 8 DISPOSIÇÕES FINAIS

a) Este Modelo deverá ser revisado e atualizado conforme previsto em legislação vigente ou sempre que for necessário;

b) Todas as sugestões que visem o seu aprimoramento, deverão ser encaminhadas à Gerência do PSNA;

c) Os casos omissos deverão ser encaminhados à Gerência do PSNA Jaguaruna;

d) Este Modelo Operacional entra em vigor na data de sua aceitação.

CAPÍTULO 9 ASSINATURAS

Aprovado por: PEDRO MELO CAVALCANTE FILHO
Gerente Operacional-GEROP **DATA:22/06/2023**

Aceito por: DEVILAN DUTRA PAULON JUNIOR Assinado de forma digital por DEVILAN DUTRA PAULON JUNIOR Dados: 2023.06.27 21:07:00 -03'00' **DATA:_____**

Cel. Av. **JANO** FERREIRA DOS SANTOS
Comandante Interino do CINDACTA2

ANEXO A

SGSO CHECK-LIST OPERACIONAL DE ABERTURA DAS ATIVIDADES DO PSNA SBJA

DATA/HORA UTC Carimbo/Assinatura

VERIFICAR TODOS EQUIPAMENTOS / SISTEMAS	Situação	Observação
Dados do Monitor da Estação Meteorológica EMS3		
Barômetro reserva		
Rádios VHF 1 e 2		
Computadores PC01 PC02 PC03 C04 PC05 PC06 PC07		
Monitor do NDB/Luz de obstáculo		
Farol de AD /Luz de obstáculo		
Balizamento de Pista Geral		
Luz de Obstáculo Torre /EMS		
Biruta Iluminação e Luz de obstáculo		
PAPI		
Sirene SCI		
Linha Telefônica		
Rádio HT		
Modens de acesso Internet ATS/RDL		
Sistema de gravação		
Sistema Msg TSAWEB		
Sistema OPMET		
Sistema SIMM		
Sistema TATIC DECEA		

Observações: Toda ocorrência deve ser registrada no LRO com horário e enviada para o grupo GSOP, via whats