



**PRENOR**  
**ICA 63-33**  
**Horário de Trabalho do Pessoal ATC,**  
**COM, MET, AIS, SAR e OPM**  
**PROTEÇÃO AO VOO**

Prazo para discussão pública  
 Início: 05/05/2021 - Término: 03/06/2021

## PROPÓSITO DESTE DOCUMENTO

O presente documento ficará disponível para consulta por 30 dias e tem o propósito de coletar sugestões sobre as modificações propostas nas páginas anexas (atuais páginas 22 a 25, 40, 41, 48, 50 e 52) da ICA 63-33 “Horário de Trabalho do Pessoal ATC, COM, MET, AIS, SAR e OPM”, com o intuito de promover o contínuo aperfeiçoamento das normas de Proteção ao Voo no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Solicita-se que as sugestões tenham como referência o número da linha, pois este documento não segue o padrão das normas em vigor.

Por ser uma versão prévia para consulta e coleta de sugestões, não deve ser usado para fins operacionais.



O PRENOR é um sistema criado com o objetivo de auxiliar na elaboração das normas do DECEA, por meio da coleta de sugestões antecipadas à publicação de novas normas ou suas emendas, as quais se encontram em fase final de elaboração no setor responsável pela regulamentação dos Serviços de Navegação Aérea (ANS) do SISCEAB. Esse sistema permite também oportunizar o conhecimento prévio pelos usuários do espaço aéreo brasileiro sobre os principais assuntos relativos às regras ANS, que ainda estão em processo de discussão no DECEA.

Data de Publicação	Setor responsável	Gerente
<b>01/07/2021</b>	<b>DNOR-1</b>	<b>Cel R1 Claudio</b>

regulador do SISCEAB e em prol da segurança da navegação aérea (art. 18, II, da Lei Complementar nº 97/99) e, ainda, em observância às normas da OACI, o DECEA é responsável por fixar a Carga de Trabalho Mensal para os Operadores civis, desde que não ultrapasse os limites de jornada estabelecidos nas legislações primárias já mencionadas.

**1.6.2** Os Provedores de Serviços de Navegação Aérea (PSNA) deverão observar fielmente as Tabelas previstas nesta Instrução, notadamente os limites de Carga de Trabalho Mensal fixados, aos quais estão submetidos os seus respectivos Operadores civis, desde que todos esses limites não ultrapassem os limites de jornada de trabalho fixados na Constituição Federal, assim como, no que couber, nos termos da CLT ou da Lei 8.112/90.

## **1.7 EXERCÍCIO DE FUNÇÕES EM DIFERENTES ÓRGÃOS OPERACIONAIS**

**1.7.1** Será permitido ao Pessoal ATC, COM, MET, AIS, SAR exercer funções em diferentes órgãos operacionais, desde que seja solicitado pelo PSNA o acúmulo de funções operacionais do correspondente operador/controlador à Organização Regional envolvida.

**1.7.2** Uma vez autorizado ao pessoal ATC, COM, MET, AIS, SAR o exercício de funções em diferentes órgãos operacionais, a Organização Regional envolvida deve observar o seguinte:

- a) O somatório da carga de trabalho mensal do profissional deve ser limitado ao valor da carga máxima de trabalho prevista nesta Instrução; e

NOTA: Caso se trate de órgãos e/ou serviços distintos, deve ser aplicada a MENOR carga máxima de trabalho requerida entre os órgãos e/ou serviços envolvidos.

- b) os limites prescritivos para o gerenciamento da fadiga no ATC devem ser aplicados, conforme previsto em publicação específica, caso se trate de ATCO envolvido com a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

NOTA: De forma solidária, cabe ao ATCO que exerça funções em diferentes órgãos operacionais a responsabilidade de assegurar o cumprimento dos limites prescritivos de gerenciamento da fadiga previstos para o órgão ATC que estiver escalado.

**1.7.3** No caso de distintos PSNA, cabe ao operador/controlador informar aos provedores envolvidos sobre sua intenção de exercer funções operacionais, de forma cumulativa, em outro provedor, a fim de possibilitar o cumprimento do disposto em 1.7.1 pelos provedores envolvidos.

## 33 2 EFETIVO OPERACIONAL PARA ORGÃOS ATC

### 34 2.1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

35 Para criação e ativação de posições operacionais em órgãos ATC, devem ser  
36 considerados os seguintes aspectos:

37 a) com exceção das TWR, que possuem características de operação  
38 extremamente particulares, os critérios para a criação e a ativação de  
39 posições operacionais dos órgãos ATC devem levar em consideração  
40 aqueles utilizados no cálculo da Capacidade de Controle Simultâneo;

41 b) uma vez estabelecida a Capacidade de Controle Simultâneo de aeronaves  
42 aplicável a cada posição operacional, será necessária uma comparação  
43 desses valores com os dados estatísticos disponíveis do setor analisado para  
44 que se possa avaliar a conveniência de criação de outras posições  
45 operacionais, de uma ressetorização ou, em última instância, de ampliação  
46 do órgão;

47 c) sempre que o número de movimentos de aeronaves, em mais de um setor de  
48 controle, for inferior aos movimentos estabelecidos nos critérios para a  
49 ativação das respectivas posições operacionais, estas poderão ser  
50 acumuladas em uma única posição;

51 d) os requisitos constantes neste capítulo são determinantes para a criação e  
52 ativação das posições operacionais aqui definidas. No entanto, não há  
53 impedimento para a criação e a ativação de tais posições, mesmo que os  
54 parâmetros não tenham sido atingidos. Para tanto, faz-se necessária a  
55 realização de um estudo específico e a autorização da Organização Regional  
56 do DECEA que tem jurisdição sobre o Órgão ATC; e

57 NOTA 1: Caso a posição operacional seja criada com base na alínea “d”, os  
58 critérios para a sua ativação devem constar no Modelo Operacional  
59 do respectivo Órgão ATC.

60 NOTA 2: Caso o órgão ATC seja diretamente subordinado a uma  
61 Organização Regional do DECEA, o Subdepartamento de  
62 Operações (SDOP) deverá, também, ser consultado para autorizar a  
63 modificação, devido ao impacto no efetivo necessário.

64 e) na criação de um órgão operacional, o quantitativo de posições operacionais  
65 a serem instaladas deve ser estabelecido na Concepção Operacional do  
66 empreendimento, levando-se em conta os requisitos operacionais para a  
67 implementação do novo órgão.

68 NOTA: Tão logo haja três anos completos de operação do novo órgão,  
69 deverá ser realizada uma revisão das Posições Operacionais  
70 necessárias, com base nas informações estatísticas geradas no  
71 período.

### 72 2.2 TORRE DE CONTROLE

#### 73 2.2.1 POSIÇÃO CONTROLE TWR

74 Deve ser criada quando da instalação de uma TWR. Será ativada no horário de  
75 funcionamento do órgão.

76 **2.2.2 POSIÇÃO ASSISTENTE TWR**

77 **2.2.2.1** Deve ser criada quando da instalação de uma TWR. Será ativada normalmente  
78 durante o horário de funcionamento da TWR.

79 **2.2.2.2** Poderá permanecer desativada em decorrência da existência de sistema, em  
80 funcionamento, que automatize atividades rotineiras desta posição operacional ou no caso de  
81 movimento reduzido de tráfego, desde que tais situações estejam previstas no Modelo  
82 Operacional da TWR.

83 **NOTA:** A definição dos períodos de movimento reduzido deve levar em consideração os  
84 dados estatísticos disponibilizados pelo CGNA ou, alternativamente, aqueles  
85 extraídos dos sistemas operacionais que apoiam o órgão ATC, utilizando a média  
86 regular de tráfego dos últimos 12 (doze) meses para o período em questão.

87 **2.2.2.3** A desativação da posição Assistente TWR requer a permanência de outro ATCO no  
88 âmbito da dependência operacional, no intuito de assegurar o seu pronto acionamento em caso  
89 de necessidade.

90 **2.2.3 POSIÇÃO CONTROLE SOLO**

91 Deve ser criada quando a previsão do número de pousos e decolagens em  
92 determinado aeródromo e em determinado horário atinja valor igual ou maior que 16. Será  
93 ativada nos horários em que o número de pousos e decolagens atingir 16 movimentos.

94 **2.2.4 POSIÇÃO AUTORIZAÇÃO DE TRÁFEGO**

95 Deve ser criada quando a previsão do número de decolagens em determinado  
96 aeródromo e em determinado horário atinja valor igual ou maior que 10. Será ativada nos  
97 horários em que o número de decolagens atinja a 10 movimentos.

98 **NOTA:** Devem ser consideradas para a criação/ativação desta posição operacional  
99 somente as decolagens com PLN IFR, PLN Y, PLN Z, VFR ESPECIAL e VFR  
100 NOTURNO.

101 **2.2.5 POSIÇÃO ASSISTENTE DE AUTORIZAÇÃO DE TRÁFEGO**

102 **2.2.5.1** Deve ser criada quando a previsão do número de decolagens em determinado  
103 aeródromo e em determinado horário atinja valor igual ou maior que 14. Poderá ser criada,  
104 ainda, para atender às especificidades de movimento local, não contempladas nesta norma,  
105 desde que devidamente justificadas e autorizadas pela Organização Regional. Será ativada nos  
106 horários em que o número previsto de decolagens atinja esse valor ou o critério distinto  
107 devidamente justificado quando da criação da Posição Operacional.

108 **NOTA:** Devem ser consideradas para a criação/ativação desta posição operacional  
109 somente as decolagens com PLN IFR, PLN Y, PLN Z, VFR ESPECIAL e VFR  
110 NOTURNO.

111 **2.2.5.2** A previsão de ativação ou desativação desta posição operacional estabelecida no  
112 Modelo Operacional da TWR também deverá levar em conta a disponibilidade de sistemas  
113 automatizados que realizem, no todo ou em parte, as atividades ATC previstas para esta  
114 posição operacional.

## 115 2.2.6 POSIÇÃO COORDENADOR

116 Deve ser criada quando houver previsão de 3 ou mais posições controle no  
117 órgão. Será ativada quando 3 ou mais posições controle forem ativadas.

118 NOTA: Também deve ser criada quando a Posição Controle TWR e a Posição Controle  
119 APP funcionarem no mesmo recinto, desde que a previsão do número de  
120 movimento de aeronaves no aeródromo, em determinado horário, atinja valor  
121 igual ou maior que 10. Será ativada nos momentos em que se atinja esse valor.

## 122 2.2.7 POSIÇÃO SUPERVISOR

123 Deve ser criada quando forem criadas 3 ou mais Posições Controle. Será  
124 ativada quando 3 ou mais Posições Controle forem ativadas.

## 125 2.2.8 POSIÇÃO CHEFE DE EQUIPE

126 Deve ser criada quando forem criadas 7 ou mais posições operacionais. Será  
127 ativada quando 7 ou mais posições operacionais forem ativadas.

## 128 2.3 CONTROLE DE APROXIMAÇÃO CONVENCIONAL

### 129 2.3.1 POSIÇÃO CONTROLE APP

130 Deve ser criada quando da instalação de um APP Convencional não setorizado  
131 (uma única Posição Controle). Será ativada durante o horário de funcionamento do órgão.

### 132 2.3.2 POSIÇÃO ASSISTENTE DE CONTROLE APP

133 2.3.2.1 Deve ser criada quando da instalação de um APP Convencional. Será **normalmente**  
134 ativada durante o horário de funcionamento do órgão.

135 2.3.2.2 Poderá ser desativada desde que o movimento de aeronaves para a Posição Controle  
136 APP seja inferior ao número previsto de aeronaves simultâneas sob responsabilidade da  
137 referida Posição (NRef), sem Assistente.

138 NOTA: Na ausência de um NRef previamente estabelecido, poderá ser definido no Modelo  
139 Operacional um valor de capacidade de atendimento simultâneo de aeronaves, sem  
140 Assistente, da Posição Controle APP.

141 2.3.2.3 A desativação da posição Assistente de Controle APP requer a permanência de outro  
142 ATCO no âmbito da dependência operacional, no intuito de assegurar o seu pronto  
143 acionamento em caso de necessidade.

### 144 2.3.3 POSIÇÃO CONTROLE DE SETOR APP

145 Deve ser criada quando o movimento esperado de aeronaves para a Posição Controle APP for  
146 igual ou superior ao número de aeronaves sob responsabilidade simultânea da referida  
147 Posição (NRef). Será ativada quando o movimento de aeronaves para a Posição Controle APP  
148 atingir valor igual ou superior a esse número (NRef).

149 **3.2.5 INÍCIO E TÉRMINO DE HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO**

150 **3.2.5.1** Em órgãos que não operam H24, o Operador deve estar pronto para o primeiro turno  
151 de serviço pelo menos 15 minutos antes do horário previsto para o início de funcionamento,  
152 para preparar o ambiente de trabalho e tomar ciência das informações operacionais inerentes e  
153 das condições técnico-operacionais do órgão.

154 **3.2.5.2** O último turno deve ser finalizado no horário previsto para o término de  
155 funcionamento, porém o Operador deverá aguardar 15 minutos para se retirar.

156 **NOTA 1:** Os 15 minutos previstos em 3.2.4 e 3.2.5 deverão ser computados na carga de  
157 trabalho mensal de cada Operador que compõe a escala operacional.

158 **NOTA 2:** No caso de Estação Aeronáutica que presta o AFIS, os 15 minutos de espera  
159 previstos em 3.2.5, quando do término de funcionamento do órgão, poderão ser  
160 dispensados caso não tenha havido decolagem do aeródromo após o horário  
161 correspondente aos últimos 15 minutos do horário de funcionamento do órgão  
162 ATS e desde que devidamente coordenado entre o APP e/ou ACC com jurisdição  
163 sobre a área, conforme o caso.

164 **3.2.6 OPERAÇÃO**

165 **3.2.6.1** Cada Posição Operacional COM deve ser ocupada por 1 Operador.

166 **3.2.6.2** Um órgão que preste o AFIS, com operação simultânea, poderá ser operado por 1  
167 operador nos momentos em que haja a operação simultânea, desde que o número de  
168 movimentos de aeronaves das localidades envolvidas, na hora de pico, não ultrapasse ao  
169 estabelecido no item 3.2.6.3.

170 **3.2.6.3** Um único operador poderá prover o AFIS de forma simultânea pra até dois  
171 aeródromos, desde que o somatório dos movimentos de pousos e decolagens:

- 172 a) anual, em ambos os aeródromos, não supere 5000 tráfegos;  
173 b) horário, em ambos os aeródromos, não supere 8 tráfegos; e  
174 c) simultâneo, em ambos os aeródromos, não supere 4 tráfegos.

175 **NOTA 1:** No presente caso será necessária uma Avaliação de Segurança Operacional prévia,  
176 contemplando o gerenciamento dos riscos decorrentes da operação simultânea.

177 **NOTA 2:** Nos momentos em que, eventualmente, se deixe de atender as alíneas b) ou c), a  
178 operação deverá ser segregada no menor espaço de tempo possível, devendo um  
179 único operador ser alocado para o provimento do R-AFIS em cada aeródromo.

180 **3.2.6.4** Um órgão que preste o AFIS, com operação simultânea, deverá realizar estudos no  
181 intuito de verificar o número de movimentos de aeronaves das localidades envolvidas, na hora  
182 de pico. Caso o número de movimentos ultrapasse ao estabelecido, deverá ser aberta uma  
183 nova posição operacional, para o turno de trabalho correspondente, podendo neste caso ser  
184 estabelecido, a critério do órgão, períodos de descanso.

185 ~~**3.2.6.5** O OEA poderá participar de escalas de Estações operadas por entidades diversas,  
186 com operação do AFIS de forma simultânea ou não, desde que os dias e horários escalados~~

187 não se sobreponham e não seja ultrapassada a Carga de Trabalho Mensal de cada Operador  
188 que compõe as escalas Operacionais distintas, sendo responsabilidade das entidades  
189 envolvidas enfatizar essa situação quando submeterem as escalas mensais à validação do  
190 Órgão Regional do DECEA e do OEA comunicar a entidade à qual se subordina e ao  
191 Regional, quando houver discrepâncias nos horários escalados.

192 **3.2.6.6** É responsabilidade da entidade operadora a alocação de operadores extras  
193 devidamente habilitados para assumir o serviço operacional nos casos de indisponibilidade de  
194 integrantes da equipe operacional, comunicando ao Órgão Regional, pelo meio de  
195 comunicação mais célere disponível, as substituições que ocorrerem, mesmo aquelas  
196 realizadas devido a férias, a dispensas, a cursos, etc.

### 197 **3.2.7 DISPOSIÇÕES GERAIS**

#### 198 **3.2.7.1 Afastamento do Serviço**

199 **3.2.7.1.1** Férias, licenças, manutenções operacionais, cursos e outros afastamentos do serviço  
200 devem ser levados em conta na organização das escalas de serviço, sendo indispensável que o  
201 PSNA elabore um criterioso planejamento de férias, licenças, cursos etc., a fim de que o  
202 efetivo permaneça equilibrado durante o correr do ano.

203 **3.2.7.1.2** Em qualquer caso de afastamento, dispensas e demais impedimentos de um  
204 Operador, a substituição deverá ser efetuada utilizando-se outro profissional de mesma  
205 qualificação ou superior, habilitado a executar as atribuições do órgão em questão.

206 NOTA: Para atender ao disposto acima, e em casos excepcionais, o Adjunto poderá  
207 exercer a função de Operador, cumulativamente com as suas desde que  
208 devidamente habilitado.

#### 209 **3.2.7.2 Pessoal Administrativo**

210 Os Chefes de órgãos operacionais, os Adjuntos e o pessoal que executa  
211 serviços administrativos devem cumprir normalmente o expediente administrativo da EPTA,  
212 do DTCEA ou da Organização Regional, conforme o caso. No entanto, conforme a  
213 necessidade, poderão fazer parte das escalas de serviços operacionais, desde que possuam as  
214 qualificações necessárias para a função a ser desempenhada.

215 NOTA: O expediente administrativo nas EPTA CAT "A" será cumprido de acordo com as  
216 necessidades daquelas Estações.

#### 217 **3.2.7.3 Serviços no Expediente e RISAER**

218 A designação do pessoal operacional para as necessidades de atendimento ao  
219 expediente administrativo do órgão e para atendimento aos Serviços RISAER dependerá da  
220 autorização do Comandante/Chefe da respectiva Organização Regional, desde que não  
221 prejudique o rendimento dos serviços operacionais.

222 NOTA: Nos órgãos operacionais MET em que houver apenas uma posição operacional, o  
223 briefing operacional poderá ser realizado na passagem de serviço, sem a  
224 necessidade de antecipação em 15 minutos.

#### 225 4.2.5 INÍCIO E TÉRMINO DE HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO

226 Em órgãos que não operam H24, o Operador deve estar pronto para o primeiro  
227 turno de serviço, pelo menos 15 minutos antes do horário previsto para o início de  
228 funcionamento, para preparar o ambiente de trabalho e tomar ciência das informações  
229 operacionais inerentes e das condições técnico-operacionais do órgão. O último turno deve ser  
230 finalizado no horário previsto para o término de funcionamento, porém o operador deverá  
231 aguardar 15 minutos para se retirar.

232 NOTA 1: Os 15 minutos previstos em 4.2.4 e 4.2.5 deverão ser computados na carga de  
233 trabalho mensal.

234 NOTA 2: No caso de órgãos em aeródromos, os 15 minutos de espera previstos em 4.2.5,  
235 quando do término de funcionamento do órgão, poderão ser dispensados caso não  
236 tenha havido decolagem do aeródromo após o horário correspondente aos 15  
237 últimos minutos de funcionamento do órgão ATC e desde que devidamente  
238 coordenado entre o órgão ATC do aeródromo e o APP ou ACC com jurisdição  
239 sobre a área, conforme o caso.

#### 240 4.2.6 CARGA DE TRABALHO MENSAL

241 A Carga de Trabalho Mensal deve ser distribuída equitativamente entre os  
242 Operadores, de modo que não ultrapasse 186 (cento e oitenta e seis) horas para cada um,  
243 cabendo à entidade operadora incrementar o efetivo que compõe a escala operacional para  
244 atender possíveis exigências da legislação trabalhista ou de outras normas específicas.

#### 245 4.2.7 DISPOSIÇÕES GERAIS

##### 246 4.2.7.1 Afastamento do Serviço

247 4.2.7.1.1 Férias, licenças, manutenções operacionais, cursos e outros afastamentos do serviço  
248 devem ser levados em conta na organização das escalas de serviço, sendo indispensável que o  
249 PSNA elabore um criterioso planejamento de férias, licenças, cursos etc., a fim de que o  
250 efetivo permaneça equilibrado durante o correr do ano.

251 NOTA: A definição do efetivo operacional deve incluir previsão para os casos de  
252 afastamento do serviço.

253 4.2.7.1.2 Em qualquer caso de afastamento, dispensas e demais impedimentos de um  
254 Operador, a substituição deverá ser efetuada utilizando-se outro profissional de mesma  
255 qualificação ou superior, habilitado a executar as atribuições do órgão em questão.

256 NOTA: Para atender ao disposto acima e, em casos excepcionais, o Adjunto deve estar  
257 capacitado a exercer a função de Operador, cumulativamente com as suas.





## 258 5 EFETIVO OPERACIONAL PARA ÓRGÃOS AIS

259 Os órgãos operacionais AIS são aqueles responsáveis pelas atividades inerentes  
260 à cadeia de dados e informações aeronáuticas e confecção dos Produtos de Informação  
261 Aeronáutica, bem como pelo fornecimento de informação aeronáutica e tratamento das  
262 intenções de voo.

### 263 5.1 ORGANIZAÇÃO DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS AIS

264 As atividades operacionais AIS são desenvolvidas nos seguintes Órgãos:

- 265 a) Centro de Informação Aeronáutica (C-AIS);
- 266 b) Sala AIS de Aeródromo;
- 267 c) Sala AIS de Órgão ATC;
- 268 d) Divisão de Plano de Voo (DPLN) do CGNA;
- 269 e) Subdivisão de Gestão da Informação Aeronáutica (DO-AIM) do ICA;
- 270 f) Centro de NOTAM (NOF); e
- 271 g) Seções OAIM-1 e OAIM-2 das Organizações Regionais;

### 272 5.2 FUNÇÕES NOS ÓRGÃOS OPERACIONAIS AIS

273 5.2.1 A função de Chefe de Órgão Operacional AIS deve ser exercida preferencialmente por  
274 Oficial Esp Aer SIA, oficial ou civil habilitados e designados pela administração.

275 5.2.2 Cada posição operacional é associada a uma qualificação operacional, ou a uma  
276 necessidade operacional, independentemente da hierarquia.

277 5.2.3 Os órgãos que exercem atividade operacional AIS devem possuir até três funções  
278 operacionais com as seguintes habilitações:

- 279 a) Supervisor – militar ou civil habilitado para exercer a supervisão em Órgão  
280 operacional AIS;
- 281 b) Operador – militar ou civil habilitado para exercer a operação em Órgão  
282 operacional AIS; e
- 283 c) Operador Auxiliar – militar certificado com o curso de introdução ao  
284 Serviço de Informação Aeronáutica.

### 285 5.3 DISTRIBUIÇÃO DE PESSOAL

286 A distribuição dos profissionais AIS está relacionada ao horário de  
287 funcionamento do Órgão AIS. A referida distribuição é apresentada a seguir:

#### 288 5.3.1 CENTRO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (C-AIS)

289 5.3.1.1 Para o cálculo do Efetivo Operacional (EO), deve-se levar em conta o número de  
290 mensagens ATS (MSG) dentro do período avaliado (P) e a quantidade média de mensagens  
291 ATS recebidas durante o período de 24 horas ( $\sigma$ ), utilizando as seguintes fórmulas:



292 **5.3.2.1** Os Operadores devem ser distribuídos na proporção de um Operador por turno.

293 **5.3.2.2** Em Sala AIS onde a média mensal de mensagens ATS for maior que 6.000, o ET  
294 deverá ser igual a dez profissionais AIS.

295 **5.3.3** SALAS AIS DE ÓRGÃO ATC

Horário de funcionamento	Número mínimo de Operadores	
	EO	ET
H24	5	7

296 *Tabela 12*

297 **5.3.3.1** A Sala AIS de Órgão ATC é ativada a critério da Organização Regional, conforme a  
298 necessidade operacional.

299 **5.3.3.2** Os Operadores devem ser distribuídos na proporção de um Operador por turno.

300 **5.3.3.3** Conforme a necessidade operacional, as atividades da Sala AIS de Órgão ATC  
301 poderão ser executadas pelo C-AIS.

302 **5.3.4** CGNA

Horário de funcionamento	DPLN		
	SEÇÕES	EO	ET
H24	PLN-C	15	18
H12	PLN-R	4	5
H24	OAIM -1	10	12
H8	OAIM -2	4	5

303 *Tabela 13*

304 **5.3.4.1** O efetivo do C-AIS é calculado de acordo com o previsto no item 5.3.1.

Horário de funcionamento	OAIS		
	SEÇÕES	EO	ET
H24	OAIM-1	10	12
H8	OAIM	4	5

305 *Tabela 14*

306 **5.3.4.2** A Seção de Análise de Informações Aeronáuticas (OAIM-1) deve disponibilizar 2  
307 Operadores por turno.