

BRASIL

MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Av. General Justo, 160 – CEP 20021-130 – Rio de Janeiro/RJ

<http://www.decea.gov.br>

AIC
N
07 /22
07 MAR 22

OPERACÕES EM AERÓDROMO A-CDM

Período de vigência: de 07 MAR 2022 a 31 DEC 2022.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta AIC tem por finalidade a divulgação de procedimentos A-CDM para o aeródromo de Guarulhos – SP (SBGR), conforme indicado na AIP, Parte 3, Seção AD 2 SBGR.

1.2 ÂMBITO

Esta Circular aplica-se a todas as aeronaves que operem no aeródromo de Guarulhos - SP, exceto aquelas especificadas no item 3.18 desta publicação.

1.3 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

1.3.1 DEFINIÇÕES

AERÓDROMO

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

AERÓDROMO A-CDM

Aeródromo que opera de acordo com o conceito A-CDM, adotando os procedimentos previstos durante as fases de chegada, operações em solo e partida dos voos.

BANCO DE DADOS OPERACIONAL AEROPORTUÁRIO (AODB)

Repositório ou banco de dados centralizado dos sistemas operativos em um aeródromo e que provê em tempo real os dados relacionados aos voos.

CENTRO DE OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS (AOC)

Parceiro A-CDM responsável pelo gerenciamento das operações aéreas no aeródromo.

GROUND HANDLING (GH)

Parceiro A-CDM responsável pelos serviços de *ground handling* das aeronaves durante a fase de preparação (*turn-round*) do aeródromo.

HORÁRIO REAL DE INÍCIO DE SERVIÇO DE GROUND HANDLING (ACGT)

Horário real em que o serviço de *ground handling* se inicia em uma aeronave.

HORÁRIO REAL DE POUSO (ALDT)

Horário real em que a aeronave efetua o pouso na pista.

HORÁRIO REAL DE CALÇO (AIBT)

Horário real em que uma aeronave recebe os calços na posição de parada.

HORÁRIO REAL DE CALÇOS FORA (AOBT)

Horário real na qual a aeronave inicia o deslocamento relacionado com a partida.

HORÁRIO REAL DE “AERONAVE PRONTA” (ARDT)

Horário em que a aeronave está efetivamente pronta para acionamento e/ou *push-back*.

HORÁRIO REAL DE APROVAÇÃO DO PUSH BACK E/OU ACIONAMENTO DOS MOTORES (ASAT)

Horário real em que a aeronave recebe do órgão ATC a aprovação para acionamento e/ou *push-back*.

HORÁRIO REAL DE INÍCIO DE EMBARQUE (ASBT)

Horário real em que o embarque de um voo é efetivamente iniciado, podendo ser considerado o momento em que os passageiros entram pela ponte de embarque, ou entram em outro meio de transporte para se dirigirem a uma posição de embarque remota.

HORÁRIO REAL DE SOLICITAÇÃO DE ACIONAMENTO (ASRT)

Horário em que o piloto solicita a autorização para acionamento dos motores e/ou *push-back*.

HORÁRIO ESTIMADO DE CALÇOS (EIBT)

Horário estimado para que uma aeronave receba os calços na posição de parada.

HORÁRIO ESTIMADO DE POUSO (ELDT)

Horário estimado em que a aeronave efetuará o pouso na pista.

HORÁRIO AGENDADO DE CALÇOS FORA (SOBT)

Horário que um voo está agendado para partir de posição de parada, de acordo com o slot aeroportuário negociado entre companhia aérea, administrador aeroportuário e órgão regulador.

HORÁRIO ALVO DE CALÇOS FORA (TOBT)

Horário em que o Operador da Aeronave (AO) ou *Ground Handler* (GH) **compromete-se** que uma aeronave vai estar pronta, com as portas fechadas, ponte de embarque removida (se for o caso), veículo de *push-back* acoplado e tripulação pronta para iniciar o *push-back* e /ou acionamento tão logo receba a autorização por parte da torre de controle.

HORÁRIO ALVO DE APROVAÇÃO DE ACIONAMENTO DOS MOTORES (TSAT)

Horário alvo alocado pelo sistema no qual o Órgão ATC buscará prover autorização para *push back* e/ou acionamento. Esse horário leva em conta o TOBT informado pelo AO/GH e outras variáveis operacionais, bem como a situação do tráfego de aeronaves no momento.

HORÁRIO CALCULADO DE DECOLAGEM POR ATFM (CTOT)

Horário calculado pelo Órgão ATFM (NO) para alocação de horário de decolagem baseado na otimização do fluxo de tráfego aéreo.

HORÁRIO ALVO DE DECOLAGEM (TTOT)

Horário estimado de decolagem baseado nos horários de TOBT e TSAT. Antes do recebimento do TSAT, o TTOT é calculado com base no EOBT/TOBT do voo.

INTERVALO MÍNIMO DE DECOLAGEM (MDI)

Medida ATFM tática, aplicada quando se estabelece uma taxa de fluxo de decolagem.

MENSAGENS CDM

Mensagens de alerta apresentadas na plataforma ACISP para consciência situacional sobre os status de cada voo.

MEDIDAS ATFM

Procedimentos adotados visando maximizar o uso das capacidades declaradas e/ou ajustar o fluxo de tráfego aéreo em uma determinada porção do espaço aéreo, ao longo de uma determinada rota ou em um determinado aeródromo, de forma a evitar desbalanceamento.

NETWORK OPERATOR (NO)

Parceiro A-CDM responsável pelo serviço de gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo e implementação das medidas ATFM. No Brasil, as atribuições do NO são coordenadas e implementadas pelo CGNA.

OPERADOR DA AERONAVE (AO)

Parceiro A-CDM responsável pela operação da aeronave conforme definido por legislação em vigor.

PLATAFORMA DE COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES A-CDM (ACISP)

Módulo do sistema TATIC TWR (A-CDM) para compartilhamento de informações do aeródromo CDM.

PARCEIRO A-CDM

Parceiro A-CDM é a parte interessada no conjunto de informações gerado pelo conceito A-CDM que trabalha de forma colaborativa nos processos A-CDM.

SEQUENCIADOR DE PRÉ PARTIDA (PDS)

Sistema referente ao A-CDM responsável pelo ordenamento das partidas de acordo com o TOBT informado, buscando em uma sequência otimizada para o aeródromo.

SLOT AEROPORTUÁRIO

Permissão dada pelo coordenador de slot aeroportuário ao operador da aeronave, devidamente coordenada com os Órgãos reguladores, para utilização da infraestrutura aeroportuária.

TATIC

Sistema utilizado para gestão de informações de tráfego aéreo pelo Órgão ATC local.

TEMPO MÍNIMO DE TURN-ROUND (MTTT)

Tempo mínimo de preparação da aeronave desde a colocação dos calços na chegada até a “aeronave pronta” para uma nova saída.

TOBT VÁLIDO

É o TOBT que não possui mensagens CDM de caráter restritivo e que, portanto, está apto a ser confirmado no momento oportuno para fins de recebimento de um TSAT.

TOBT CONFIRMADO

É todo TOBT válido que atingiu o momento de confirmação e, portanto, receberá o seu TSAT.

VOO REGULAR

Serviço de transporte aéreo público, ofertado ao público em geral e operado de acordo com uma programação previamente publicada ou com regularidade tal que constitua uma série sistemática de voos facilmente identificável.

VOO NÃO-REGULAR

Serviço de transporte aéreo público, ofertado ao público em geral, e que não se caracterize como serviço aéreo regular.

1.3.2 ABREVIATURAS

A-CDM	-	Tomada de Decisão Colaborativa em Aeródromos
ACGT	-	Horário Real de Início de Serviço de <i>Ground Handling</i>
ACISP	-	Plataforma de Compartilhamento de Informações A-CDM
AIBT	-	Horário Real de Calço
ALDT	-	Horário Real de Pouso
AODB	-	Banco de Dados Operacional Aeroportuário
AOBT	-	Horário Real de Calços Fora
AOC	-	Centro de Operações Aeroportuárias
AO	-	Operador da Aeronave
ARDT	-	Horário Real de “Aeronave Pronta”
ASAT	-	Horário Real de Aprovação do Acionamento dos Motores
ASBT	-	Horário Real de Início de Embarque
ASRT	-	Solicitação de Acionamento dos Motores
ATC	-	Controle de Tráfego Aéreo.
ATFM	-	Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo
ATM	-	Gerenciamento de Tráfego Aéreo
ATS	-	Serviço de Tráfego Aéreo.
CCO	-	Centro de Controle Operacional
CDM	-	Tomada de Decisão Colaborativa
CGNA	-	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CTOT	-	Horário Calculado de Decolagem por ATFM
ELDT	-	Horário Estimado de Pouso
DECEA	-	Departamento de Controle do Espaço Aéreo.
GH	-	<i>Ground Handling</i>
MDI	-	Intervalo mínimo de decolagem
MTTT	-	Tempo Mínimo de <i>Turn-Round</i>
NO	-	<i>Network Operator</i>
PDS	-	Sequenciador de Pré Partida
SBGR	-	Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos
SOBT	-	Horário Agendado de Calços Fora
TATIC	-	Controle Total da Informação de Tráfego Aéreo
TOBT	-	Horário Alvo de Calços Fora
TTOT	-	Horário Alvo de Decolagem

TSAT - Horário Alvo de Aprovação de Acionamento dos Motores

2 DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 A Tomada de Decisão Colaborativa em Aeródromos (A-CDM) é um conceito operacional inserido no contexto do ATM (*Air Traffic Management*) que busca melhorar a eficiência operacional, a previsibilidade e a pontualidade para rede ATM e para os parceiros participantes.

2.2 O A-CDM necessita de um trabalho conjunto e colaborativo dos diversos parceiros com o objetivo de possibilitar a tomada de decisões com base em informações de melhor qualidade e mais precisas, onde cada informação é obtida de maneira padronizada para completa consciência situacional de cada parceiro envolvido.

2.3 A implantação do A-CDM em um aeródromo transforma muitas das políticas de comunicação e procedimentos que historicamente dominaram o ambiente de operações aeroportuárias, trazendo melhoras substanciais a todos os parceiros A-CDM envolvidos, tais como:

- a) Melhor previsibilidade;
- b) Desempenho de pontualidade;
- c) Possibilidade de medidas ATFM automatizadas e antecipadas;
- d) Redução do custo de movimento no solo;
- e) Otimização da infraestrutura aeroportuária;
- f) Redução de congestionamento no pátio e *taxiways*; e
- g) Aferição dos indicadores de desempenho do tráfego aéreo.

2.4 Em alguns momentos, os objetivos de cada parceiro A-CDM são difusos e podem ser contraditórios ou complementares. Cada parceiro A-CDM pode não possuir o completo entendimento das operações e prioridades dos demais. No entanto, todos os parceiros A-CDM tem o objetivo primário de buscar um transporte aéreo eficiente, regular e seguro para o benefício da comunidade aeronáutica. Para atingir esse objetivo é necessário que exista uma cultura colaborativa, buscando a utilização do aeródromo de forma mais eficiente. Dessa forma, as orientações contidas nas disposições específicas desta AIC devem ser cumpridas rigorosamente, com o intuito de possibilitar a implantação e disseminação do conceito A-CDM na comunidade aeronáutica brasileira.

3 DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

A seguir são detalhados os procedimentos A-CDM para operação no aeródromo de Guarulhos – SP, bem como são apresentados exemplos de utilização da plataforma ACISP, inserções e outros dados pertinentes.

3.1 ACESSO À PLATAFORMA ACISP DO AERÓDROMO

3.1.1 O acesso à plataforma ACISP se dará através de um computador com acesso à internet pelo endereço <https://taticacdm.saipher.com.br>.

3.1.2 O acesso será permitido aos parceiros A-CDM por meio de um identificador de usuário (*User-ID*) e uma senha.

3.1.3 O credenciamento para acesso à plataforma deverá ser realizado no endereço <https://taticacdm.saipher.com.br>. Em caso de dúvida, o operador poderá entrar em contato com o suporte A-CDM do aeródromo.

3.1.4 A visualização e inserção das informações na plataforma ACISP ocorrerão de acordo com o perfil de cada usuário.

3.1.5 O aplicativo para acesso à plataforma ACISP por dispositivos móveis (versão resumida) poderá ser obtido no endereço <https://taticacdm.saipher.com.br>.

3.1.6 Para efeitos de controle e segurança da informação, todas as operações na plataforma ACISP serão registradas por usuário, data e hora da ocorrência do evento.

3.2 APRESENTAÇÃO DOS VOOS NA PLATAFORMA ACISP

3.2.1 *ARRIVALS*

3.2.1.1 Os voos com chegada prevista para SBGR, serão apresentados na aba “*arrivals*” com antecedência de 3 (três) horas do seu estimado de pouso (ELDT).

3.2.2 *DEPARTURES*

3.2.2.1 Os voos com decolagem prevista de SBGR serão apresentados na aba “*departures*” a partir de 3 (três) horas de antecedência ao EOBT.

3.2.2.2 O operador da aeronave (AO), ou *Ground Handler* (GH) quando delegado pelo AO, será responsável por verificar o seu respectivo voo na plataforma ACISP. Em caso de ausência do registro, deverá entrar em contato com o CCO GRU.

3.3 VALIDAÇÃO DE PLANO DE VOO

Voos partindo do aeródromo de SBGR terão os dados do plano de voo confrontados com os dados dos respectivos slots aeroportuários, tais como: EOBT (*Estimated Off-Block Time*), tipo de aeronave, aeródromo de destino e matrícula de aeronave (quando informada no plano de voo).

3.4 ALTERAÇÃO DE MALHA AÉREA (AVIAÇÃO REGULAR)

3.4.1 O operador da aeronave (AO) deverá atualizar o CCO GRU (AOC) sobre as alterações de enlace entre os voos (trilho) em sua malha aérea até 1 (uma) hora antes do EOBT. O AOC atualizará imediatamente essas informações em seu banco de dados (AODB) para atualização do ACISP.

3.5 CAMPO TOBT

3.5.1 Na plataforma ACISP, existirá uma coluna para exibição do TOBT.

3.5.2 Apenas para referência e consciência situacional, até a inserção manual do TOBT pelo usuário, a plataforma ACISP exibirá um valor de TOBT baseado no estimado de chegada da aeronave, tempo mínimo de preparação para a próxima partida (MTTT) e EOBT. **Esse valor é apenas para referência do usuário e não será utilizado automaticamente pelo sistema.** O horário será apresentado conforme a figura 1.

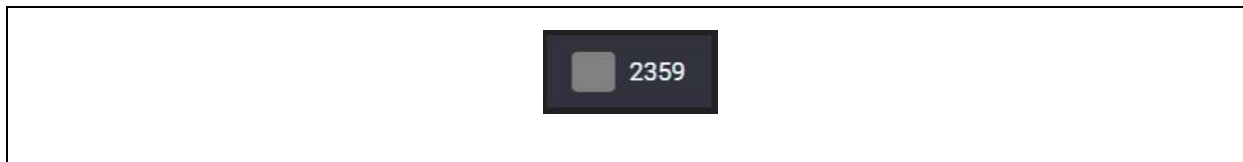


Figura 1 - Apresentação do TOBT baseado no estimado de chegada da aeronave

3.6 INSERÇÃO DO TOBT PELO USUÁRIO

3.6.1 O operador da aeronave (AO), ou *Ground Handler* (GH), será responsável por inserir manualmente na plataforma ACISP, o seu TOBT com uma antecedência mínima de 30 (trinta) minutos do horário proposto.

3.6.2 A plataforma ACISP só permitirá a inserção de TOBT no período compreendido entre -15/+45 minutos do horário do EOBT.

3.6.3 Após inserção de um TOBT válido, a plataforma exibirá uma apresentação conforme a figura 2.

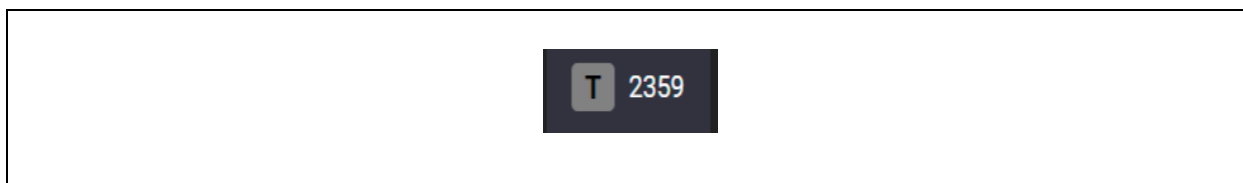


Figura 2 - Apresentação após inserção de um TOBT válido

3.6.4 Caso exista uma ou mais mensagens CDM restritivas para o voo, o TOBT inserido será exibido em amarelo, de forma a alertar o usuário da condição para que o mesmo possa solucionar o problema até 30 minutos antes do TOBT, conforme indicado na figura 3.

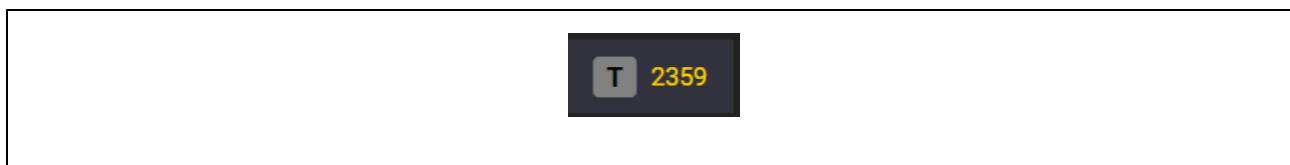


Figura 3 - Apresentação de TOBT com mensagens CDM restritivas

3.6.5 A inserção do TOBT também pode ser realizada por meio da plataforma AODB de SBGR (AMS). No entanto, não ocorrerão os alertas e mensagens de validação por meio dessa plataforma, restringindo-se à plataforma ACISP.

3.7 ALTERAÇÕES DO TOBT ANTES DA CONFIRMAÇÃO

3.7.1 Até o horário de confirmação do TOBT, o usuário poderá alterar esse horário quantas vezes for necessário.

3.7.2 A qualquer momento que o operador da aeronave perceber a impossibilidade de cumprir o TOBT, deverá corrigir o horário proposto.

3.7.3 Qualquer inserção de novo TOBT só será aceita com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos em relação ao horário proposto.

3.8 CONFIRMAÇÃO DO TOBT

3.8.1 O TOBT, previamente inserido pelo AO/GH, será confirmado automaticamente pelo sistema com 30 (trinta) minutos de antecedência em relação ao horário proposto.

3.8.2 O sistema exibirá a apresentação conforme figura 4, informando a proximidade do horário de confirmação do TOBT com 5 (cinco) minutos de antecedência.

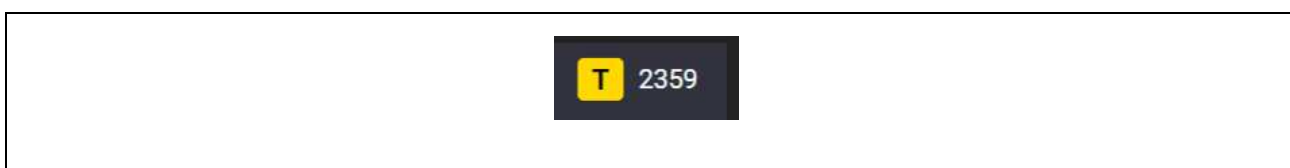


Figura 4 - Apresentação da proximidade do horário de confirmação do TOBT

3.8.3 Após a confirmação do TOBT pelo sistema, o mesmo será exibido conforme a figura 5, para informar ao usuário que o TOBT foi confirmado.

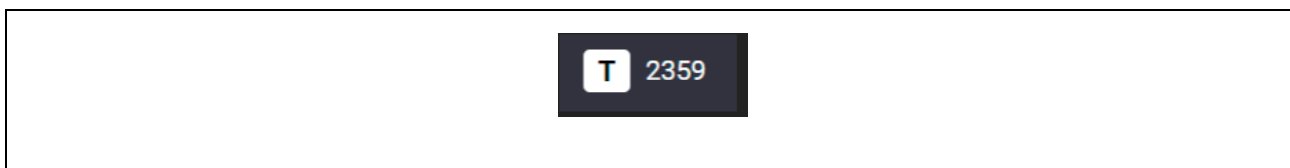


Figura 5 - Apresentação da confirmação do TOBT

3.8.4 Caso exista uma ou mais mensagens CDM restritivas para o voo, o TOBT **não será confirmado**. Nesse caso, será exibido conforme a figura 6.

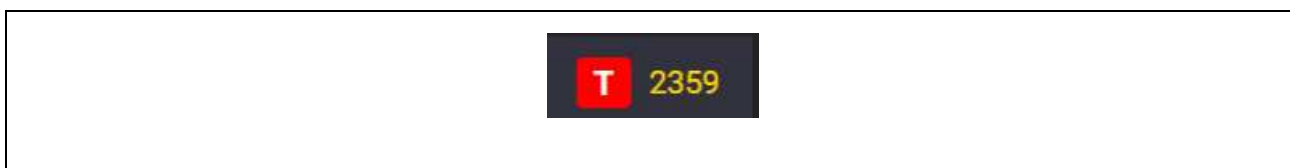


Figura 6 - Apresentação do TOBT não confirmado

Nesse caso (no qual o usuário não corrigiu a situação restritiva até o momento de sua confirmação), deverá fazê-lo e inserir um novo TOBT.

3.8.5 Caso seja encaminhada uma mensagem CHG ou DLA ao Órgão AIS, que transforme um TOBT (anteriormente válido) em inválido (-15/+45 minutos do EOBT), será exibida uma mensagem de alerta na plataforma ACISP para correção do usuário e o TOBT não será confirmado.

3.9 EMIÇÃO DE TSAT

3.9.1 Após a confirmação do TOBT, o sistema de pré-sequenciamento de partida (PDS) emitirá o TSAT de acordo com os critérios de priorização estabelecidos. Este horário será exibido na coluna TSAT da plataforma ACISP, conforme indicado na figura 7.

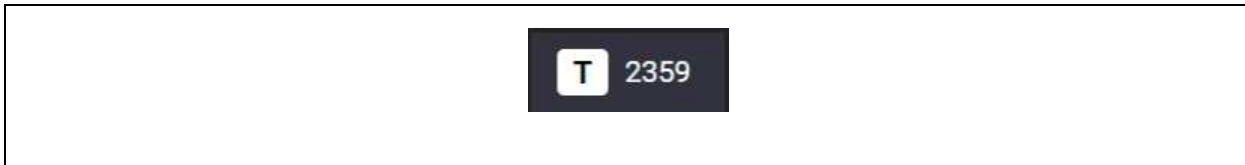


Figura 7 - Apresentação de emissão de TSAT

3.9.2 Se o TSAT não for emitido até 5 (cinco) minutos após a confirmação do TOBT, o usuário deverá entrar em contato com o CCO GRU.

3.9.3 O Órgão ATC do aeródromo tem autonomia para alterar o TSAT emitido pelo PDS, a fim de realizar ajustes pontuais para otimização do tráfego.

3.9.4 Caso um horário de CTOT seja estabelecido pelo Órgão ATFM, a plataforma apresentará um TSAT imediatamente, independente do horário de confirmação do TOBT. Nesse caso, se posteriormente for inserido um TOBT com um horário proposto para depois do TSAT já estabelecido, este será alterado para um novo TSAT e a medida CTOT será removida.

3.10 ALTERAÇÕES DO TOBT APÓS EMISSÃO DE TSAT

3.10.1 Caso o operador, após receber o TSAT, perceba a impossibilidade de cumprir o TOBT e queira ajustar o seu horário, poderá fazê-lo sem prejuízo do TSAT, desde que o horário do TOBT proposto seja anterior ao TSAT já emitido.

3.10.2 Qualquer inserção de novo TOBT só será aceita com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos em relação ao horário proposto.

3.10.3 Caso a alteração ocorra para um novo TOBT posterior ao TSAT já emitido, o sistema alocará um novo TSAT de acordo com a disponibilidade do aeródromo.

3.10.4 Modificações no TOBT para horários posteriores ao TSAT, com a consequente perda deste, terão sua prioridade reduzida para efeitos de ordenamento de tráfego, de forma a não prejudicar as aeronaves posteriores que estão cumprindo seus respectivos TSAT.

3.11 TTOT

3.11.1 Após inserção do TOBT, será exibido o horário alvo para decolagem da aeronave de forma a otimizar a utilização do aeródromo (TTOT). Por ocasião da emissão do TSAT, este TTOT será atualizado.

3.11.2 Este horário é uma referência a ser perseguida, mas não possui prioridade sobre as coordenações operacionais de solo realizadas por necessidade do Órgão ATC.

3.12 VOOS COM CTOT

3.12.1 O voo com CTOT será tratado pelo sistema com o objetivo de cumprir a janela de decolagem alocada pelo Órgão ATFM (NO).

3.12.2 Caso um horário de CTOT seja estabelecido pelo NO, a plataforma apresentará um TSAT imediatamente, independente do horário de confirmação do TOBT.

3.12.3 O NO buscará emitir o CTOT com antecipação mínima de 2 (duas) horas do EOBT do plano voo.

3.13 INÍCIO DO HORÁRIO DE EMBARQUE (ASBT)

3.13.1 Para os voos da aviação regular (S) e não-regular (N), o AO/GH deverá inserir o horário do início de embarque, o que poderá ser feito tanto pelo sistema AODB do aeródromo como pela própria plataforma ACISP.

3.14 SOLICITAÇÃO DE ACIONAMENTO DOS MOTORES (ASRT)

3.14.1 A aeronave deverá estar pronta para acionamento e/ou *push-back* no horário informado pelo AO/GH e **manter a escuta** da posição GND. (TOBT)

3.14.2 O piloto **deverá** solicitar, via fonia e na frequência estabelecida, o acionamento dos motores dentro do período de **TSAT +/- 5 minutos**.

3.14.3 Caso a solicitação de acionamento e/ou *push-back* não ocorra em até 5 minutos após o TSAT, este será **revogado**, e não será emitida aprovação de acionamento pelo Órgão ATC. Nesse caso, será necessário que o AO/GH insira novo TOBT para recebimento de novo TSAT.

3.15 AUTORIZAÇÃO PARA ACIONAMENTO DOS MOTORES (ASAT)

3.15.1 A torre de controle buscará emitir a aprovação de acionamento dos motores dentro da janela de TSAT +/- 5 minutos, sujeita às coordenações de tráfego necessárias.

3.16 ACIONAMENTO DOS MOTORES

3.16.1 O acionamento dos motores e/ou *push-back* (AOBT) **deverá** ser iniciado em até 5 (cinco) minutos após sua autorização (ASAT).

3.16.2 Caso o acionamento dos motores e/ou *push-back* (AOBT) não seja iniciado em até 5 (cinco) minutos após sua autorização, o voo estará sujeito à revogação de seu TSAT pelo Órgão ATC, conforme legislação em vigor.

3.16.3 Se após o *push back* e/ou acionamento dos motores, ou durante todo o período de taxi para decolagem, houver necessidade de a aeronave regressar à posição de estacionamento, o TSAT e TOBT serão revogados automaticamente. Nesse caso, o AO/GH deverá inserir novo TOBT na plataforma ACISP (não haverá a restrição da regra de 30 (trinta) minutos de antecedência).

3.17 ALERTAS E MENSAGENS CDM

3.17.1 Os alertas e mensagens CDM serão exibidas na plataforma ACISP, na aba “*timeline*” e na aba “*alerts*”, para consciência situacional do usuário.

3.17.2 O objetivo dos alertas e mensagens da plataforma ACISP é orientar os responsáveis para a resolução das pendências que possam ocasionar uma invalidação do TOBT, quando no momento de sua confirmação.

3.17.3 Nos casos em que houver divergências entre os dados do plano de voo x slot aeroportuário, conforme mencionado no item 3.3.1, a plataforma ACISP exibirá uma mensagem restritiva.

3.17.4 Mensagens restritivas serão exibidas na plataforma com a cor vermelha, enquanto as mensagens de alerta serão exibidas na cor amarela, conforme figuras 8 e 9.



17:21 CDM05: Destination Discrepancy

Figura 8 - Exibição de mensagens restritivas



19:15 CDM09: Boarding not started

Figura 9 - Exibição de mensagens de alerta

3.17.5 Caso exista uma ou mais mensagens restritivas para um voo no momento da confirmação do TOBT, não haverá confirmação/alocação de TSAT.

3.17.6 As mensagens CDM restritivas são:

- a) CDM01: *No Airport Slot Available, or slot already correlated;*
- b) CDM02: *SOBT vs. EOBT discrepancy;*
- c) CDM03: *Aircraft Type discrepancy;*
- d) CDM04: *Aircraft Registration discrepancy;*
- e) CDM05: *First Destination discrepancy;*
- f) CDM08: *EOBT Compliance Alert;* e
- g) CDM13: *No ATC Flight Plan Available.*

3.17.7 Nos casos de mensagens restritivas, o AO/GH deverá corrigir a condição até 30 (trinta) minutos antes do TOBT para que o mesmo possa ser confirmado. Caso a correção exija coordenação com o administrador aeroportuário, deverá ser realizado contato com o CCO GRU.

3.18 EXCEÇÕES A-CDM

3.18.1 As aeronaves que operem no aeródromo de SBGR estarão sujeitos às regras de procedimentos A-CDM contidas nessa AIC, com exceção de:

- a) Aeronaves de asas rotativas com plano de voo sob regras de voo visual (V ou Z);
- b) Aeronaves com plano de voo VOCOM;
- c) Aeronaves em missão de Defesa Aeroespacial;
- d) Aeronaves em operação militar (missão de guerra ou segurança interna);
- e) Aeronave em operação SAR; e

f) Aeronave conduzindo o Presidente da República.

3.18.2 Nos casos previstos como exceção aos procedimentos A-CDM, o operador da aeronave (AO) e o Órgão ATC deverão desconsiderar a plataforma ACISP e efetuar os procedimentos de acordo com as legislações de tráfego aéreo em vigor.

3.19 CONTINGÊNCIAS

3.19.1 A condição de operação A-CDM no aeródromo de SBGR, será informada por meio de mensagem ATIS vigente.

3.19.2 Caso ocorra interrupção dos procedimentos A-CDM superior a 60 (sessenta) minutos, esta condição também será informada por meio de NOTAM.

3.19.3 No caso de ser exibida a mensagem “A-CDM NOT AVAILABLE” na plataforma ACISP, os procedimentos A-CDM estarão suspensos. Nesse caso, será informado o período em que os voos estarão desobrigados às regras A-CDM. Os procedimentos para o aeródromo serão os previstos nas legislações vigentes.

3.19.4 Caso o usuário não consiga acessar a plataforma ACISP ou perceba qualquer tipo de discrepância relacionada ao sistema deverá entrar em contato com o suporte A-CDM do aeródromo.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 A operação A-CDM é determinada pelo CCO GRU, ficando a cargo deste a coordenação com os demais Órgãos do SISCEAB referente à emissão de NOTAM, atualização de ATIS e demais mensagens para o usuário.

4.2 Contatos:

- a) Suporte A-CDM: (011) 2445-3411; e
- b) CCO GRU: (011) 2445-3411/supervisores.cco@gru.com.br.

4.3 Críticas e/ou sugestões são bem-vindas e deverão ser enviadas via *Fale Conosco* – SAC-DECEA, na Internet, em www.decea.gov.br, ou na Intraer, em www.decea.intraer.

4.4 Para maiores informações sobre a operação, concepção e treinamentos A-CDM em SBGR, acesse www.acdm.com.br.

4.5 Os casos não previstos serão resolvidos pelo Senhor Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.