



Agenda Item 2: Implementation of the Air Traffic Flow Management (ATFM) and Collaborative Decision-Making (CDM)

SLOT allocation regulation for air taxi and general aviation aircraft at coordinated aerodromes throughout FIFA Brazil Soccer world Cup 2014

(Presented by Brazil)

SUMMARY	
This information paper intends to present the procedures for SLOT allocation regulation for air taxi and general aviation aircraft at coordinated aerodromes throughout FIFA Brazil Soccer World Cup 2014.	
REFERENCES:	
- Report of SAM/IG/12 Meeting (Lima, Peru, 13 to 17 May 2013)	
ICAO strategic objectives:	<i>A - Safety. B - Air navigation capacity and efficiency.</i>

1 Background

1.1. On October 30th 2007, the *Fédération Internationale de Football Association* (FIFA) officialized the occurrence of the Soccer World Cup 2014 in Brazil, having the matches of the 32 delegations that will participate in the championship, distributed to 12 cities.

1.2. In order to manage the increase of the air traffic and maintain a safe, orderly and efficient air traffic flow, the Air Navigation Management Center (CGNA) is going to coordinate 23 (twenty-three) aerodromes directly related to the reception of people and event participants, and monitor other 50 (fifty), that might, depending on the air traffic demand, be announced coordinated.

1.3. Therewith, the airport infrastructure will be used at its maximum capacity, with an efficient decisive system supported by the exchange and spread of management information among air navigation service providers (ANSP), Civil Aviation Authority, Airport Administrations, Aircraft Operators and holders.

2 Analysis

2.1 In order to meet, efficiently, increasing demand foreseen for the World Cup 2014, without exceeding airport capacity, DECEA established through the AIC A 08/14, specific to aviation rules according to the vocation of airports directly or indirectly involved in this period.

2.2 As we know, this is a big event, DECEA sought, through the implementation of these rules, harmonize ATC and Airport capacity. Coordinated and monitored airports were listed, in order to serve not only the regular air transport, but also air taxi and general aviation.

2.3 It is emphasized that these SLOT allocation regulations, the landings and departures of air taxi and general aviation aircraft at coordinated aerodromes were defined through Collaborative Decision Making (CDM) between representatives of ATFM and airport authorities.

2.4 The Slot Allocation Regulation and the roll of coordinated and monitored airports during the World Cup 2014 have been published in “SLOT ALLOCATION REGULATION FOR AIR TAXI AND GENERAL AVIATION AIRCRAFT AT COORDINATED AERODROME THROUGHOUT FIFA BRAZIL SOCCER WORLD CUP 2014”, AIC A 05/14, attached to this working paper (**Attachment A**).

3 **Suggested actions:**

3.1 The Meeting is invited to:

- a) Take note of the actions developed by DECEA to adjust the SLOT and ATC/Airports capacities, as a way of optimizing ATFM during the FIFA World Cup 2014.
- b) Consider the points of AIC A 05/14 as future references and tools to support decision making and the ATFM during occurrences of major events involving countries in the SAM Region.

APÉNDICE A / ATTACHMENT A

AIC A 05/14

**SLOT ALLOCATION REGULATION FOR AIR TAXI AND
GENERAL AVIATION AIRCRAFT AT COORDINATED AERODROME
THROUGHOUT FIFA BRAZIL SOCCER WORLD CUP 2014**

BRASIL

**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE COORDENAÇÃO E CONTROLE
AV. GENERAL JUSTO, 160- 2 ANDAR
20021-130 RIO DE JANEIRO-RJ**

AIC

**A
05/14**

01 MAY 2014

Email: dnor1@decea.gov.br

AFS: SBRJYGYO

TEL.: (21) 2101-6761

ASSINATURA.: (21) 2117-7294

**SLOT ALLOCATION REGULATION FOR AIR TAXI AND GENERAL AVIATION
AIRCRAFT AT COORDENATED AERODROME THOUGHOUT FIFA BRASIL
SOCCER WORLD CUP 2014**

1 PRELIMINARY CONSIDERATIONS

1.1 PURPOSE

This aeronautical information circular (AIC) purpose is detailing the procedures for the landings and departures of air taxi and general aviation aircraft at coordinated aerodromes, throughout FIFA Brazil 2014 Soccer World Cup, modifying the rules in AIP Brazil Part ENR 1.9 and ICA 100-11 (Flight Plan) items 3.2.1, 3.3.1, 5.3.1 and 5.4.1.

1.2 SCOPE

The provisions within this AIC apply, when suitable, to the facilities, and sectors of the Air Space Control System (SISCEAB) concerned with the air navigation management, and also the air space users under Brazilian jurisdiction.

2 INTRODUCTION

On October 30th 2007, the Fédération Internationale de Football Association (FIFA) officialized the occurrence of the Soccer World Cup 2014 in Brazil, having, however, the matches of the 32 delegations that will participate in the championship, distributed to 12 cities.

The experience acquired throughout the United Nations Conference about sustainable development (Rio+20), FIFA Soccer Confederations Cup Brazil 2013 and Catholic World Youth Day Rio 2013 raises the confidence that the current airport infrastructure at the main aerodromes in the cities where the soccer matches are going to take place will not suffice to accommodate the expected air traffic demand.

In order to manage the increase of the air traffic and maintain a safe, orderly and efficient air traffic flow, the Air Navigation Management Center (CGNA) is going to coordinate 23 (twenty-three) aerodromes directly related to the reception of people and event participants, and monitor other 50 (fifty), that might, depending on the air traffic demand, be announced coordinated.

Therewith, the airport infrastructure will be used at its maximum capacity, with an efficient decisive system supported by the exchange and spread of management information among air navigation service providers (ANSP), Civil Aviation Authority, Airport Administrations, Aircraft Operators and holders.

BRASIL

**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE COORDENAÇÃO E CONTROLE
AV. GENERAL JUSTO, 160- 2 ANDAR
20021-130 RIO DE JANEIRO-RJ**

AIC

**A
05/14**

01 MAY 2014Email: dnor1@decea.gov.br

AFS: SBRJYGYO

TEL.: (21) 2101-6761

ASSINATURA.: (21) 2117-7294

**REGRAS DE ALOCAÇÃO DE SLOT PELA AS AERONAVES QUE EFETUAM
SERVIÇOS DE TAXI AÉREO E AS DE AVIAÇÃO GERAL EM AERÓDROMOS
COORDENADOS DURANTE A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA BRASIL
2014**

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**1.1 FINALIDADE**

Esta circular de informações aeronáuticas (AIC) tem por finalidade detalhar os procedimentos para as operações de pouso e decolagem de aeronaves que efetuam serviços de taxi aéreo e as de aviação geral em aeródromos coordenados, durante a Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014, alterando as regras contidas na Parte ENR 1.9 da AIP Brasil e dos itens 3.2.1, 3.3.1, 5.3.1 e 5.4.1 da ICA 100-11 (Plano de Voo).

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes nesta AIC aplicam-se, naquilo que lhes couber, aos órgãos, e setores do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) envolvidos com o gerenciamento da navegação aérea, bem como aos usuários do espaço aéreo sob jurisdição do Brasil.

2 INTRODUÇÃO

No dia 30 de outubro de 2007, a Fédération Internationale de Football Association (FIFA) oficializou a realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014 no Brasil, tendo, portanto, os jogos das 32 delegações que disputarão o campeonato, distribuídos em 12 cidades-sedes.

A experiência adquirida durante a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+20), Copa das Confederações de Futebol FIFA Brasil 2013 e Jornada Mundial da Juventude Católica Rio 2013 traz a convicção de que a atual infraestrutura aeroportuária nos principais aeródromos localizados nas cidades-sedes dos jogos será insuficiente para receber o volume de movimentos aéreos esperado.

Para gerenciar o crescimento dos movimentos aéreos e manter um fluxo de tráfego aéreo seguro, ordenado e eficiente, o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) irá coordenar 23 (vinte e três) aeródromos diretamente relacionados à recepção direta de público e participantes do evento, e monitorar outros 50 (cinquenta), que poderão, dependendo da demanda de movimentos, serem declarados coordenados.

Com isso, a infraestrutura aeroportuária será utilizada na sua máxima extensão possível, com um eficiente sistema decisório apoiado pela troca e difusão de informações gerenciais entre provedores de serviço de navegação aérea (PSNA), Autoridade de Aviação Civil, Administrações Aeroportuárias, Operadores e Exploradores de aeronaves.

3 DEFINITIONS

3.1 ALTERNATE AERODROME

Herein this AIC, alternate aerodrome, is that one indirectly related to the reception of people and event participants, being an option under bad weather circumstances, saturation, airport infrastructure interdiction or impracticability of the destination aerodrome.

3.2 COORDINATED AERODROME

Aerodrome where the air traffic demand expectation tends to exceed the capacity of the airport infrastructure, having, however, all its landing and departure operations conditioned to the acquisition of ATC SLOT.

3.3 COORDINATED AERODROME LEVEL A

Coordinated aerodrome level A is the one where the air traffic demand expectation tends to exceed the runway capacity, being, however, necessary ATC SLOT to perform either landing or departure operations.

3.4 COORDINATED AERODROME LEVEL B

Coordinated aerodrome level B is the one where the air traffic demand expectation tends to exceed either the capacity of aircraft apron or the passenger's and/or cargo terminal.

3.5 DESTINATION AERODROME

Herein this AIC, destination aerodrome is the one directly related to people and event participants reception.

3.6 MONITORED AERODROME

Aerodrome where the demand expectation tends to exceed 80% of the announced capacity. Depending on the demand, the monitored aerodrome might be announced coordinated.

3.7 AIR TRAFFIC DEMAND

It's the number of aircraft that requires the ATM System services in a given period of time.

3.8 AIR TRAFFIC DEMAND EXPECTATION

Total number of intended operations at an aerodrome or control sector, in a specified period of time.

3.9 FLIGHT INTENT

It's the total amount of information related to a scheduled flight, whether or not communicated to an ATS facility.

3 DEFINIÇÕES

3.1 AERÓDROMO ALTERNATIVO

Para efeito desta Circular, aeródromo alternativo é aquele indiretamente relacionado à recepção de público e participantes do evento, servindo como opção em situações climáticas, saturação, interdição ou impraticabilidade da infraestrutura aeroportuária do aeródromo de destino.

3.2 AERÓDROMO COORDENADO

Aeródromo cuja expectativa de demanda de tráfego aéreo tende a ultrapassar a capacidade aeroportuária, tendo, portanto, todas as suas operações de pouso e decolagem condicionadas à obtenção de SLOT ATC.

3.3 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL A

Aeródromo coordenado nível A é aquele cuja expectativa de demanda tende a ultrapassar a capacidade de pista, sendo, portanto, necessário SLOT ATC para realizar operações tanto de pouso como de decolagem.

3.4 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL B

Aeródromo coordenado nível B é aquele cuja expectativa de demanda tende a ultrapassar a capacidade do pátio de estacionamento de aeronaves ou do terminal de passageiros e/ou carga, sendo, portanto, necessário SLOT ATC para realizar operações de pouso.

3.5 AERÓDROMO DE DESTINO

Para efeito desta Circular, aeródromo de destino é aquele diretamente relacionado à recepção direta de público e participantes do evento;

3.6 AERÓDROMO MONITORADO

Aeródromo cuja expectativa de demanda tende a ultrapassar 80% da capacidade declarada. Dependendo da demanda, o aeródromo monitorado poderá ser declarado como coordenado.

3.7 DEMANDA DE TRÁFEGO AÉREO

É o número de aeronaves que requisitam os serviços do Sistema ATM em um dado período de tempo.

3.8 EXPECTATIVA DE DEMANDA DE TRAFEGO AÉREO

Número total de operações pretendidas em um aeródromo ou setor de controle, por um período de tempo especificado.

3.9 INTENÇÃO DE VOO

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

3.10 ATM SYSTEM

It's a system that provides air traffic management through collaborative integration of people, information, technologies, resources and services; with the support of communication, navigation and surveillance either on the ground or in space.

3.11 ATC SLOT

Allotted time for either an aircraft to pass over a position report fix or a landing or departure operation.

3.12 OPPORTUNITY SLOT

Timetable directed to either the departure or landing operation of an aircraft taking advantage of the utilization of an ATC SLOT not put to practical use by another aircraft.

4 GENERAL RULES

4.1 The validity period of an ATC SLOT is from 5 minutes before until 15 minutes after the time allotted on the CGNA Integrated SLOT Central (CIS) worksheet, except when the landing and departure operations are delayed by the following reasons: adverse meteorological conditions; stoppage in the provision o ATS services; interdiction or impracticability of the airport infrastructure; and implementation of air traffic flow management (ATFM) measures.

REMARK: The aircraft that performs landing or departure operations outside the above mentioned period is going to have its registration referred to the Civil Aviation Authority (ANAC) for the expected sanctions.

4.2 During the period an aerodrome is declared coordinated, the regular, extra, charter and cargo flights belonging to the air transportation companies are going to be included in the Integrated SLOT Central worksheet by the Civil Aviation Authority (ANAC), according to the partition of the infrastructure capacity dedicated for this segment of aviation. The changes, delays and cancellations will be coordinated by CGNA.

REMARK: The landing and departure operations time changes of regular, extra, charter and cargo flights belonging to the air transportation companies are going to be subject to the ATC SLOT availability.

4.3 The ATC SLOT allocation for the aircraft performing specialized air taxi service and the general aviation ones must be performed at the CIS timetable worksheet of the Allocation SLOT System, in the timetable dedicated for the operation of these aviation segments, being the service acknowledged by the delivery of an alphanumeric code, that will have to be included in the FPL item 18 (eighteen), complete or simplified. In order to do that, users must register in the System and send CIS the airworthiness certificate (CA) of national registration aircraft and ANAC flight authorization (AVANAC) of foreign registration aircraft, which are going to be registered in each user's LOGIN.

REMARK 1: The CIS SLOT allocation System is going to be available to the users from May 14th, 2014 at 00:00h, for allocations at the aerodromes which are going to be declared coordinated throughout FIFA Soccer World Cup Brazil 2014.

3.10 SISTEMA ATM

É um sistema que provê gerenciamento de tráfego aéreo por meio da integração colaborativa de pessoas, informações, tecnologias, recursos e serviços, com suporte de comunicação, navegação e vigilância baseadas no solo ou no espaço.

3.11 SLOT ATC

Horário definido para que uma aeronave efetue a passagem sobre um fixo de posição ou uma operação de pouso ou decolagem.

3.12 SLOT DE OPORTUNIDADE

Horário destinado à operação de decolagem ou pouso de uma aeronave em razão do aproveitamento de um SLOT ATC não utilizado.

4 REGRAS GERAIS

4.1 O período de validade de um SLOT ATC está compreendido entre 5 minutos antes até 15 minutos após o horário alocado na planilha da Central Integrada de SLOT (CIS) do CGNA, exceto nos casos em que as operações de pouso ou decolagem sejam atrasadas pelos seguintes motivos: condições meteorológicas adversas; interrupção na prestação dos serviços ATS; Interdição ou impraticabilidade da infraestrutura aeroportuária; e aplicação de medidas de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo (ATFM).

NOTA: A aeronave que realizar operações de pouso ou decolagem fora do período acima especificado terá a sua matrícula encaminhada à ANAC para as sanções previstas.

4.2 No período em que um aeródromo for declarado coordenado, os voos regulares, extras, charters e fretamentos das empresas de transporte aéreo serão incluídos na planilha da Central Integrada de SLOT (CIS) pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de acordo com a partição da capacidade da infraestrutura destinada a esse segmento da aviação. As alterações, atrasos e cancelamentos serão coordenados pelo CGNA.

NOTA: As alterações de horários das operações de pouso e decolagem dos voos regulares, extras, charters e cargueiros das empresas de transporte aéreo estarão sujeitas à disponibilidade de SLOT ATC.

4.3 A alocação do SLOT ATC para as aeronaves que efetuam serviços especializados de táxi aéreo e as da aviação geral deverá ser realizada na régua do Sistema de alocação de SLOT da CIS, nos horários destinados à operação desse segmento da aviação, sendo o atendimento confirmado pelo recebimento de um código alfanumérico, que deverá ser incluído no campo 18 (dezoito) do FPL, completo ou simplificado. Para tanto, os usuários deverão se cadastrar no Sistema e encaminhar à CIS o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) das aeronaves de matrícula nacional e a autorização de voo da ANAC (AVANAC) das aeronaves de matrícula estrangeiras, os quais ficarão registrados no LOGIN de cada usuário.

NOTA 1: O sistema de alocação de SLOT da CIS ficará disponível ao usuário a partir da zero hora do dia 14 de maio de 2014, para as alocações nos aeródromos que serão declarados coordenados no período da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014.

REMARK 2: The CIS SLOT system is going to be blocked for SLOT allocation at the coordinated aerodromes located, or nearby, the air defense yellow areas and also the red ones 15 minutes prior and throughout its activation (for more detailed information about the time of activations of these areas, the user must refer to the subject specific AIC.

REMARK 3: The aircraft that achieve landing ATC SLOT allocation prior to the above mentioned period must departure prior to the areas activation, in order not to exceed the maximum time limit on the ground. Otherwise, are going to be penalized by ANAC sanctions.

4.4 ATC SLOT time change is not going to be allowed in the system. The user intending to change the landing or departure operation time must cancel the allocation and allocate another SLOT to the new intended timetable.

4.5 The departure and destination aerodromes are going to be allowed to be changed in the system itself. However, for a departure SLOT only the destination aerodrome will be allowed to be changed and for a landing SLOT only the departure aerodrome is going to be allowed to be changed.

4.6 The aircraft registration can be changed in the System itself. However, the replaced aircraft is going to be blocked by the system for SLOT allocation on the day the change occurred.

REMARK: In order to avoid the CIS system misuse and put into practice the equality principle, CGNA is going to limit the number of changes (aircraft registration and departure and destination airports), informing this limit on CIS WEBSITE (http://www.cgna.gov.br/full_web_slot).

4.7 The ATS messages for the changes are going to be filed only at the coordination rooms (AIS) after the changes in the items 4.5 and 4.6.

4.8 Specially at the departure coordinated aerodromes, the specialized air taxi flights and the general aviation flights must file at the coordination room (AIS) the FPL, complete or simplified, with at least 01h30min (one hour and thirty minutes) prior to the departure ATC SLOT defined timetable.

4.9 The specialized air taxi flights and the general aviation flights, of which the destination aerodrome is coordinated, must file at the coordination room (AIS) the FPL, complete or simplified, with at least 01h30min (one hour and thirty minutes) prior to the expected timetable in the item 13 of the Flight Plan.

REMARK: The aircraft that intend to departure from aerodromes without ATS facility must file the FPL at the coordination room (AIS) of the coordinated aerodrome, via telephone or telex, with at least 01h30min (one hour and thirty minutes) prior to the expected departure time.

4.10 The flights that don't comply with the terms in the items 4.8 e 4.9 are going to have the allocation canceled, being the ATC SLOT reutilized as opportunity SLOT.

REMARK: The opportunity SLOTS mentioned in the item above are going to be suspended for the coordinated aerodrome located inside or nearby the air defense yellow areas and also the red ones, throughout their activation period.

NOTA 2: O sistema de SLOT da CIS ficará bloqueado para alocação de SLOT nos aeródromos coordenados localizados, ou próximos, às áreas amarelas e vermelhas de defesa aérea 15 minutos antes e durante as suas ativações (para maiores detalhes sobre o tempo de ativação dessas áreas, o usuário deverá consultar a AIC específica sobre o assunto).

NOTA 3: As aeronaves que conseguirem alocar SLOT ATC de pouso antes do período acima deverá realizar a operação de decolagem antes da ativação das áreas, a fim de não ultrapassar o tempo máximo de permanência no solo. Caso contrário sofrerão sanções previstas pela ANAC.

4.4 Não será permitida a alteração do horário do SLOT ATC no sistema. O usuário que pretende alterar o horário da operação de pouso ou decolagem deverá cancelar a alocação e conseguir outro SLOT para o novo horário pretendido.

4.5 Os aeródromos de partida e destino poderão ser alterados no próprio Sistema. No entanto, para um SLOT de decolagem só poderá ser alterado o aeródromo de destino e para um SLOT de pouso só poderá ser alterado o aeródromo de partida.

4.6 A matrícula da aeronave poderá ser alterada no próprio Sistema. No entanto, a aeronave substituída ficará bloqueada pelo sistema para alocação de SLOT no dia em que foi realizada a alteração.

NOTA: visando evitar o mau uso do Sistema da CIS e praticar o princípio da equidade, o CGNA limitará o número de alterações (matrícula de aeronave e aeródromos de partida e destino), informando esse limite no WEBSITE da CIS http://www.cgna.gov.br/full_web_slot.

4.7 As mensagens ATS de modificações só poderão ser apresentadas nas salas de informações aeronáuticas (AIS) após as alterações contidas nos itens 4.5 e 4.6.

4.8 Especificamente nos aeródromos coordenados de partida, os voos especializados de táxi aéreo e os voos da aviação geral deverão apresentar na Sala AIS os FPL, completo ou simplificado, com antecedência mínima de 01h30min (uma hora e trinta minutos) do horário definido como SLOT ATC de decolagem.

4.9 Os voos especializados de táxi aéreo e os voos da aviação geral, cujo aeródromo de destino é coordenado, deverão apresentar na Sala AIS os FPL, completo ou simplificado, com antecedência mínima de 01h30min (uma hora e trinta minutos) do horário previsto no campo 13 do Plano de Voo.

NOTA: As aeronaves que pretendam decolar de aeródromos desprovidos de órgãos ATS deverão apresentar os FPL na Sala AIS do aeródromo coordenado, via telefone, ou telex, com antecedência mínima de 01h30min (uma hora e trinta minutos). Os planos AFIL não serão permitidos enquanto o aeródromo de destino for considerado coordenado.

4.10 Os voos que não cumprirem os prazos contidos em 4.8 e 4.9 perderão a alocação, sendo os SLOT ATC reaproveitados como SLOT de oportunidade.

NOTA: os SLOT de oportunidade que trata o item acima serão suspensos para os aeródromos coordenados localizados ou próximos às áreas amarelas e vermelhas de defesa aérea no período das suas respectivas ativações.

4.11 The specialized air taxi flights and the general aviation flights with an ATC SLOT, that already presented their respective flight intentions (complete or simplified FPL) and know they are not going to use it; must cancel it on the CIS System, sparing no effort for the cancellation to be done at least 01h30min (one hour and thirty minutes) from the allocated timetable.

REMARK 1: The canceled ATC SLOTS will be made available for CIS, being reutilized by other users.

REMARK 2: The cancellation of the ATC SLOT does not release the user from filing the cancellation ATS message (CNL) at the coordination room (AIS).

REMARK 3: The aircraft that does not utilize the allocated ATC SLOT is going to have its registration referred to ANAC for the expected sanctions.

5 MOVIMENT BETWEEN COORDINATED AERODROMES

5.1 Herein this AIC, the coordinated airports are going to be classified by levels, in accordance with the availability of the airport infrastructure elements: level A – The demand tends to overcome the runway capacity; and level B - The demand tends to overcome the aircraft parking apron capacity, or the passengers and/or cargo terminal.

5.2 The aircraft that perform specialized air taxi service and the general aviation ones that intend to operate at a level A coordinated aerodrome must allocate ATC SLOT for a landing and also a departure operation.

5.3 The aircraft that perform specialized air taxi services and the general aviation ones that intend to operate at a level B coordinated aerodrome must allocate the ATC SLOT only for the landing operations.

Example 1: movement between coordinated level A aerodromes:

For a movement departing from a level A aerodrome, with destination to another level A coordinated aerodrome, the user must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, the departure SLOT code of the departure aerodrome and the landing SLOT code of the destination aerodrome.

Example 2: Movement departing from a level A coordinated aerodrome to a level B coordinated aerodrome:

The users intending to perform a movement, departing from a coordinated aerodrome level A to a coordinated aerodrome level B must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, the departure SLOT code of the departure aerodrome and the landing SLOT code of the destination aerodrome.

Example 3: Movement departing from a Level B coordinated aerodrome to a level A coordinated aerodrome:

For a movement, departing from a level B coordinated aerodrome to a level A coordinated aerodrome, the user must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, only the landing SLOT code of the destination aerodrome.

4.11 Os voos especializados de táxi aéreo e os voos da aviação geral de posse de um SLOT ATC, que já apresentaram as respectivas intenções de voo (FPL, completo ou simplificado) e tenham conhecimento da sua não utilização deverão cancelá-los no Sistema da CIS, envidando esforços de forma que o cancelamento seja realizado com antecedência mínima de 01h30min (uma hora e trinta minutos) do horário alocado.

NOTA 1: Os SLOT ATC cancelados serão disponibilizados para CIS, sendo reaproveitados para outros usuários.

NOTA 2: O cancelamento do SLOT ATC não desobriga da apresentação da mensagem ATS de cancelamento do plano (CNL) na Sala AIS.

NOTA 3: A aeronave que não utilizar o SLOT ATC alocado terá a sua matrícula encaminhada à ANAC para as sanções previstas.

5 DESLOCAMENTO ENTRE AERÓDROMOS COORDENADOS

5.1 Para efeito desta Circular, os aeroportos coordenados serão classificados por níveis, de acordo com a disponibilidade dos elementos da infraestrutura aeroportuária: nível A – a demanda tende a ultrapassar a capacidade de pista; e nível B – a demanda tende a ultrapassar a capacidade do pátio de estacionamento de aeronaves, ou do terminal de passageiros e/ou carga.

5.2 As aeronaves que efetuam serviços especializados de táxi aéreo e as da aviação geral que pretendam operar em um aeródromo coordenado de nível A deverão alocar SLOT ATC tanto para realizar uma operação de decolagem, como uma de pouso.

5.3 As aeronaves que efetuam serviços especializados de táxi aéreo e as da aviação geral que pretendam operar em um aeródromo coordenado de nível B deverão alocar SLOT ATC para realizar apenas operações de pouso.

Exemplo 1: deslocamento entre aeródromos coordenados de nível A:

Para um deslocamento decolando de um aeródromo de nível A, com destino a outro aeródromo coordenado de nível A, o usuário deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT de decolagem do aeródromo de partida e o código SLOT de pouso do aeródromo de destino.

Exemplo 2: deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível A para um aeródromo coordenado de nível B:

Os usuários que pretendam realizar um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível A para um aeródromo coordenado de nível B deverão incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, o código SLOT de decolagem do aeródromo de origem e o código SLOT de pouso do aeródromo de destino.

Exemplo 3: deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível B para um aeródromo coordenado de nível A:

Para um deslocamento, decolando de aeródromo coordenado de nível B para um aeródromo coordenado de nível A, o usuário deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT de pouso do aeródromo de destino.

Example 4: movement between level B coordinated aerodromes:

For a movement, departing from a level B coordinated aerodrome to another level B coordinated aerodrome, the user must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, only the landing SLOT code of the destination aerodrome.

Example 5: movement from a level A coordinated aerodrome to a non-coordinated aerodrome:

For a movement from a level A coordinated aerodrome to a non-coordinated one, the user must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, only the departure SLOT code of the departure aerodrome.

Example 6: movement from a non-coordinated aerodrome to level A coordinated aerodromes:

For a movement, departing from a non-coordinated aerodrome to a level A coordinated aerodrome, the user must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, only the landing SLOT code of the destination aerodrome.

Example 7: Movement between level B coordinated aerodromes to non-coordinated aerodromes:

For a movement, departing from a level B coordinated aerodrome to a non-coordinated aerodrome, the user will need neither the departure SLOT from the departure aerodrome nor the landing SLOT to the destination aerodrome.

Example 8: Movement from non-coordinated aerodrome to level B coordinated aerodromes:

For a movement, from a non-coordinate aerodrome to a level B coordinated aerodrome, the user must fill in the item 18 of the FPL, complete or simplified, only the landing SLOT code of the destination aerodrome.

6 ASSIGNMENTS

6.1 CGNA ASSIGNMENTS:

- a) Keep the CIS System on CGNA webpage operational;
- b) Register the air taxi aircraft and the general aviation ones in their respective LOGIN, according to the receiving of the Airworthiness Certificates (A) and ANAC flight authorization (AVANAC);
- c) Keep a file with all CA and AVANAC and exclude from the register the aircraft with respective overdue CA and AVANAC;
- d) Issue PRENOTAM coordinating an aerodrome, informing the coordination level and the relevant period;
- e) Include in the CIS allocation system all the regular, extra, charter and cargo flights of the air transportation companies referred by ANAC;
- f) Monitor the SLOT system and list the discrepancies found;

Exemplo 4: deslocamento entre aeródromos coordenados de nível B:

Para um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível B com destino a outro aeródromo coordenado de nível B, o usuário deverá incluir no campo 18 FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT de pouso do aeródromo de destino.

Exemplo 5: deslocamento de aeródromos coordenados de nível A para aeródromos não coordenados:

Para um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível A com destino a um aeródromo não coordenado, o usuário deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT de decolagem do aeródromo de partida.

Exemplo 6: deslocamento de aeródromos não coordenados para aeródromos coordenados de nível A:

Para um deslocamento, decolando de um aeródromo não coordenado com destino a um aeródromo coordenado de nível A, o usuário deverá incluir no campo 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT de pouso do aeródromo de destino.

Exemplo 7: deslocamento entre aeródromos coordenados de nível B para aeródromos não coordenados:

Para um deslocamento, decolando de um aeródromo coordenado de nível B com destino a um aeródromo não coordenado, o usuário não precisará de SLOT para decolar do aeródromo de partida, nem SLOT para pousar no aeródromo de destino.

Exemplo 8: deslocamento de aeródromos não coordenados para aeródromos coordenados de nível B:

Para um deslocamento, decolando de um aeródromo não coordenado com destino a um aeródromo coordenado de nível B, o usuário deverá incluir no campo 18 FPL, completo ou simplificado, somente o código SLOT de pouso do aeródromo de destino.

6 ATRIBUIÇÕES

6.1 ATRIBUIÇÕES DO CGNA:

- a) Manter o Sistema da CIS na página WEB do CGNA operacional;
- b) Cadastrar as aeronaves das empresas de taxi aéreo e da aviação geral nos respectivos LOGIN, conforme os recebimentos dos Certificados de Aeronavegabilidade (CA) e autorização de voo da ANAC (AVANAC);
- c) Manter um arquivo com todos CA e AVANAC e excluir do cadastro as aeronaves com seus respectivos CA e AVANAC vencidos;
- d) Emitir PRENOTAM declarando um aeródromo coordenado, informando o nível de coordenação e o período de vigência;
- e) Incluir no sistema de alocação da CIS todos os voos regulares, extras e charters das empresas de transporte aéreo encaminhados pela ANAC;
- f) Monitorar o Sistema de SLOT e registrar as discrepâncias encontradas;

- g) Generate a report for the SLOT allocation, flight data changes and ATC SLOT cancellation according to the LOGIN, company and aircraft; and
- h) refer to ANAC for analysis and expected sanctions the registration of the aircraft that do not follow the rules in this AIC.

6.2 COORDINATION ROOMS (AIS) ASSIGNMENTS AT COORDINATED AERODROMES:

- a) Cancel, in the SLOT System, interface of the coordinated aerodrome coordination room (AIS), all the departure ATC SLOT of the flights that, until 01h30min (one hour and thirty minutes) from the allocated timetable, did not file the complete or simplified FPL;
- b) Cancel, in the SLOT System, interface of the coordinated aerodrome coordination room (AIS), all the landing ATC SLOT, of which FPL was not processed until 01h30min (one hour and thirty minutes) before the expected departure time at the departure aerodrome;
- c) Refer constantly to the SLOT System and verify the opportunity landing ATC SLOT availability (time interval of less than 45 minutes from the expected timetable) and inform the Control Tower (TWR) of the coordinated aerodrome;
- d) Allocate in the SLOT System, interface of the coordinated aerodrome coordination room (AIS), the opportunity ATC SLOT, listing the LOGIN and the respective flight data from those users who intend to operate the canceled SLOT timetable;
- e) Inform CGNA immediately any discrepancy in the SLOT System, or the verification of its misuse by users;
- f) Do not accept FPL, complete or simplified, when either the departure or destination aerodromes is considered coordinated and the ATC SLOT alphanumeric code is not specified in the item 18;
- g) Verify in the SLOT System, interface of the coordinated aerodrome coordination room (AIS), whether or not the SLOT code presented in the flight plan is part of the SLOT System schedule and in accordance with the aircraft registration or flight number;
- h) Register, in the SLOT System, interface of the coordinated aerodrome coordination room (AIS), presentation item, the ATC SLOT, of which Flight Plan and/or flight notification has been presented and approved.

6.3 NON-COORDINATED AERODROME COORDINATION ROOM (AIS) ASSIGNMENTS:

- a) Do not accept the FPL, complete or simplified, when the departure or destination aerodrome is coordinated and the ATC SLOT alphanumeric code is not specified in the item 18;
- b) Verify in the SLOT System, interface of the aerodrome coordination room (AIS), whether or not the SLOT code presented in the Flight Plan is part of the SLOT System schedule and in accordance with the aircraft registration and flight number; and

- g) Gerar os relatórios de alocação de SLOT, alterações de dados do voo e cancelamentos de SLOT ATC por LOGIN, empresa e aeronave; e
- h) Encaminhar à ANAC para análise e aplicação de sanções previstas as matrículas das aeronaves que descumprirem as regras previstas nesta AIC.

6.2 ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMO COORDENADO:

- a) Cancelar, no Sistema de SLOT, interface Sala AIS Aeródromo Coordenado, todos os SLOT ATC de decolagem dos voos que, até 01h30min (uma hora e trinta minutos) do horário alocado, não apresentaram o FPL completo ou simplificado;
- b) Cancelar, no Sistema de SLOT, interface Sala AIS Aeródromo Coordenado, todos os SLOT ATC de pouso, cujo FPL não foi processado até 01h30min (uma hora e trinta minutos) antes do horário previsto de decolagem no aeródromo de partida;
- c) Consultar constantemente o Sistema de SLOT e verificar a disponibilidade de SLOT ATC de oportunidade para pouso (intervalo de tempo menor que 45 minutos do horário previsto) e informar à Torre de Controle (TWR) do Aeródromo coordenado;
- d) Alocar no Sistema de SLOT, interface Sala AIS Aeródromo Coordenado, o SLOT ATC de oportunidade, registrando o LOGIN e os respectivos dados do voo daqueles usuários que desejarem operar nos horários dos SLOT cancelados pela Sala AIS, conforme 4.8 e 4.9;
- e) Informar imediatamente ao CGNA qualquer discrepância no Sistema de SLOT, ou a constatação de mau uso do mesmo por parte dos usuários;
- f) Não aceitar o FPL, completo ou simplificado, quando o aeródromo de partida ou de destino for considerado coordenado e não esteja especificado no item 18 o código alfanumérico do SLOT ATC;
- g) Checar no Sistema de SLOT, interface Sala AIS Aeródromo Coordenado, se o código SLOT apresentado no Plano de Voo está contido na régua do Sistema de SLOT e consciente com a matrícula da aeronave ou número do voo; e
- h) Registrar, na régua do Sistema de SLOT, interface Sala AIS Aeródromo Coordenado, campo apresentação, o SLOT ATC, cujo Plano de Voo e/ou Notificação de Voo tenha sido apresentado e aprovado.

6.3 ATRIBUIÇÃO DAS SALAS AIS AERÓDROMO NÃO COORDENADO:

- a) Não aceitar o FPL, completo ou simplificado, quando o aeródromo de partida ou de destino for considerado coordenado e não esteja especificado no item 18 o código alfanumérico do SLOT ATC;
- b) checar no sistema de slot, interface sala ais, se o código slot apresentado no plano de voo está contido na régua do sistema de slot e consciente com a matrícula da aeronave ou número do voo; e

- c) Register, in the SLOT System schedule, interface of the coordination room (AIS), presentation item, the ATC SLOT of which Flight Plan and/or flight notification has been presented and approved.

6.4 APP ASSIGNMENTS:

- a) Coordinate with the TWR of the coordinated aerodrome the availability of opportunity ATC SLOT, every time an aircraft demonstrates its landing intents at that location.

6.5 COORDINATED AERODROME TWR ASSIGNMENTS:

- a) Verify with the coordination room (AIS) the availability of opportunity landing ATC SLOT; and
- b) Verify in the SLOT System, interface of the coordination room (AIS), whether or not the flight and/or the aircraft calling for clearance (regular flight, unscheduled, air taxi and general aviation) is in the System schedule, in accordance with the item 4.2 of this AIC.

6.6 AIR TAXI USERS AND GENERAL AVIATION ASSIGNMENTS:

- a) Arrange for the register in the SLOT System, in accordance with instructions in the CIS WEBSITE (http://www.cgna.gov.br/full_web_slot);
- b) Forward, via e-mail to CIS: centralslotsuporte@cgna.gov.br, the respective CA and/or AVANAC of the aircraft that will be registered under the LOGIN;
- c) Operate the CIS SLOT System;
- d) Include in the FPL, complete or simplified, the ATC SLOT code provided by the CIS SLOT System;
- e) File a Flight Plan to an aerodrome nearby the coordinated airport and, in the item 18 of the FPL and/or Flight Notification, add the following remark: RMK/OPT, in case the aircraft wants to use a landing opportunity SLOT, example: RMK/OPT SBSP; and
- f) Contact the APP, of which jurisdiction is the coordinated aerodrome, and reinforce his flight intents, in case the aircraft wants to use an opportunity

7 SLOT CONCERNED AERODROMES

7.1 Herein this AIC, the following aerodromes are going to be announced coordinated throughout the Soccer World Cup FIFA Brazil 2014: SBGL; SBRJ; SBJR; SBGR; SBSP; SBKP; SBSJ; SBCF; SBBH; SBBR; SBGO; SBCY; SBCG; SBCT; SBBI; SBFL; SBMT; SBJD; SBPA; SBSV; SBRF; SBNT; SBFZ; SBSG; e SBEG.

7.2 The following aerodromes are being monitored throughout the Soccer World Cup FIFA Brazil 2014 and, depending on the demand, might be announced coordinated: SBRP; SBVT; SBCB; SBME; SBCP; SBJF; SBPR; SBMK; SBIP; SBUL; SBUR; SBCN; SBTE; SBJP; SBMS; SBPB; SBMO; SBKG; SBUF; SBPL; SBJU; SBAR; SBIL; SBQV; SBPS; SWRD; SBBW; SBVH; SBPJ; SBNF; SBLO; SBMG; SBCH; SBBV; SBPV; SBBE; SBSN; SBMQ; SBIC; SBTF; SBFI; SBCX; SBPK; SBCM; SBPF; SBAQ; SBBU; e SBSR.

- c) Registrar, na régua do Sistema de SLOT, interface Sala AIS, campo apresentação, o SLOT ATC, cujo Plano de Voo e/ou Notificação de Voo tenha sido apresentado e aprovado.

6.4 ATRIBUIÇÕES DO APP:

- a) Coordenar com a TWR do aeródromo coordenado quanto à disponibilidade de SLOT ATC de oportunidade, sempre que uma aeronave manifestar sua intenção de pouso naquela localidade.

6.5 ATRIBUIÇÕES DA TWR DO AERÓDROMO COORDENADO:

- a) Verificar com a Sala AIS a disponibilidade de SLOT ATC de oportunidade para pouso; e
- b) Checar no Sistema de SLOT, interface Sala AIS, se o voo e/ou a aeronave chamando para autorização (voo regular, não regular, taxi aéreo e aviação geral) está na régua do Sistema, de acordo com o contido no item 4.2 desta AIC.

6.6 ATRIBUIÇÕES USUÁRIOS TAXI AÉREO E AVIAÇÃO GERAL:

- a) Providenciar o cadastro no Sistema de SLOT, conforme instruções contidas no WEBSITE da CIS: http://www.cgna.gov.br/full_web_slot;
- b) Encaminhar, via email para CIS: centralslotsuporte@cgna.gov.br, os respectivos CA e/ou AVANAC das aeronaves que ficarão registradas no LOGIN;
- c) Operar o Sistema de SLOT da CIS;
- d) Incluir no FPL, completo ou simplificado, o código do SLOT ATC fornecido pelo Sistema de SLOT da CIS;
- e) Apresentar um Plano de Voo para um aeródromo nas proximidades do aeroporto coordenado e, no Item 18 do FPL e/ou Notificação de Voo, acrescentar a seguinte observação: RMK/OPT, no caso de a aeronave querer usar um SLOT de oportunidade para pouso, exemplo: RMK/OPT SBSP; e
- f) Estabelecer contato com o APP, cuja jurisdição esteja o aeródromo coordenado, e reiterar a sua intenção de pouso, no caso da aeronave querer usar um SLOT de oportunidade.

7 AERÓDROMOS ENVOLVIDOS

7.1 Para efeito desta AIC, os seguintes aeródromos serão declarados coordenados durante a Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014: SBGL; SBRJ; SBJR; SBGR; SBSP; SBKP; SBSJ; SBCF; SBBH; SBBR; SBGO; SBCY; SBCG; SBCT; SBBI; SBFL; SBMT; SBJD; SBPA; SBSV; SBRF; SBNT; SBFZ; SBSG; e SBEG.

7.2 Os seguintes aeródromos estarão sendo monitorados durante a Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014 e, dependendo da demanda, poderão ser declarados coordenados: SBRP; SBVT; SBCB; SBME; SBCP; SBJF; SBPR; SBMK; SBIP; SBUL; SBUR; SBCN; SBTE; SBJP; SBMS; SBPB; SBMO; SBKG; SBUF; SBPL; SBJU; SBAR; SBIL; SBQV; SBPS; SWRD; SBBW; SBVH; SBPJ; SBNF; SBLO; SBMG; SBCH; SBBV; SBPV; SBBE; SBSN; SBMQ; SBIC; SBTF; SBFI; SBCX; SBPK; SBCM; SBPF; SBAQ; SBBU; e SBSR.

7.3 The period and the coordination level, as well as the maximum time limit in each coordinated aerodrome parking apron are going to be informed via NOTAM in timely fashion.

8 FINAL CONSIDERATIONS

8.1 The Flow Management Cells (FMC) of the ATC facilities involved with coordinated aerodromes must, systematically, verify the compliance with the procedures detailed herein this AIC.

8.2 The approval of this AIC was published in DECEA Internal Bulletin, n° 47, of march of 12, 2014.

8.3 The cases not foreseen in this AIC are going to be decided by Your Excellency the Chief of the Sub-department of Operations of the Air Space Control Department (DECEA).

7.3 O período e o nível de coordenação, bem como o tempo máximo de permanência no pátio de estacionamento de cada aeródromo coordenado serão informados via NOTAM oportunamente.

8 DISPOSIÇÕES FINAIS

8.1 As Células de Gerenciamento de Fluxo (FMC) dos órgãos de controle envolvidos com aeródromos coordenados deverão, sistematicamente, verificar o cumprimento dos procedimentos detalhados nesta AIC.

8.2 A aprovação desta AIC foi publicada no Boletim Interno do DECEA nº 47, de 12 de março de 2014.

8.3 Os casos não previstos nesta AIC serão resolvidos pelo Exmo Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).