

CINDACTA IV adequa infraestrutura aeroportuária/navegação aérea de Parintins, no AM para atender demanda de tráfego aéreo para o festival folclórico da cidade, em 30.06.23

Em nota postada no dia 29, a ANAC divulgou que estará presente no Festival de Parintins (AM) de 2023. Um grupo de 15 servidores distribuídos em sete equipes promoverá, entre o dia 29 e até 02 de julho, ação de fiscalização educativa voltada para tripulantes e passageiros do transporte aéreo durante a festa popular do boi-bumbá, a maior do Estado. A finalidade será orientar pilotos e turistas sobre as melhores práticas para que as operações aéreas ocorram em segurança. Em paralelo à ação de fiscalização educativa, a ANAC também realizará inspeções para verificação das operações da aviação geral no Amazonas.

Todos os anos, na última semana de junho, um grande número de pessoas se desloca para Parintins a fim de assistir à festa folclórica dos bois “Garantido” e “Caprichoso”, que disputam entre si quem faz a melhor apresentação ao público. Até o dia 02, a festa deverá receber, pelo aeródromo de Parintins, cerca de três mil passageiros via transporte aéreo, além de dezenas de aeronaves.

No dia 15 de junho, o DECEA postou notícia que o CINDACTA-IV (unidade DECEA de Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, com sede em Manaus/AM), preparou uma estrutura operacional de vôo no aeródromo de Parintins (SWPI) para provisão de serviços de navegação aérea durante a 56ª Festival Folclórico de Parintins, que acontecerá de 30 de junho a 02 de julho. Para este evento, o aeródromo foi declarado “Aeroporto Coordenado” (Nível B).

A Operação “Parintins” vindo sendo solicitada pelo Governo do Estado do Amazonas em apoio à Prefeitura Municipal de Parintins, visando à prestação de diversos serviços aos aeronavegantes para prover a segurança do espaço aéreo na região durante o evento folclórico anual.

Diante do elevado fluxo de tráfego aéreo típico no período do festival, elabora-se um planejamento com envolvimento de diversos órgãos, dentre estes o CGNA (Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea), sob responsabilidade do CINDACTA-IV.

A expectativa é que haja um aumento do fluxo de tráfego aéreo nos dias que antecedem e sucedem o evento, com mais de 600 pousos e decolagens.

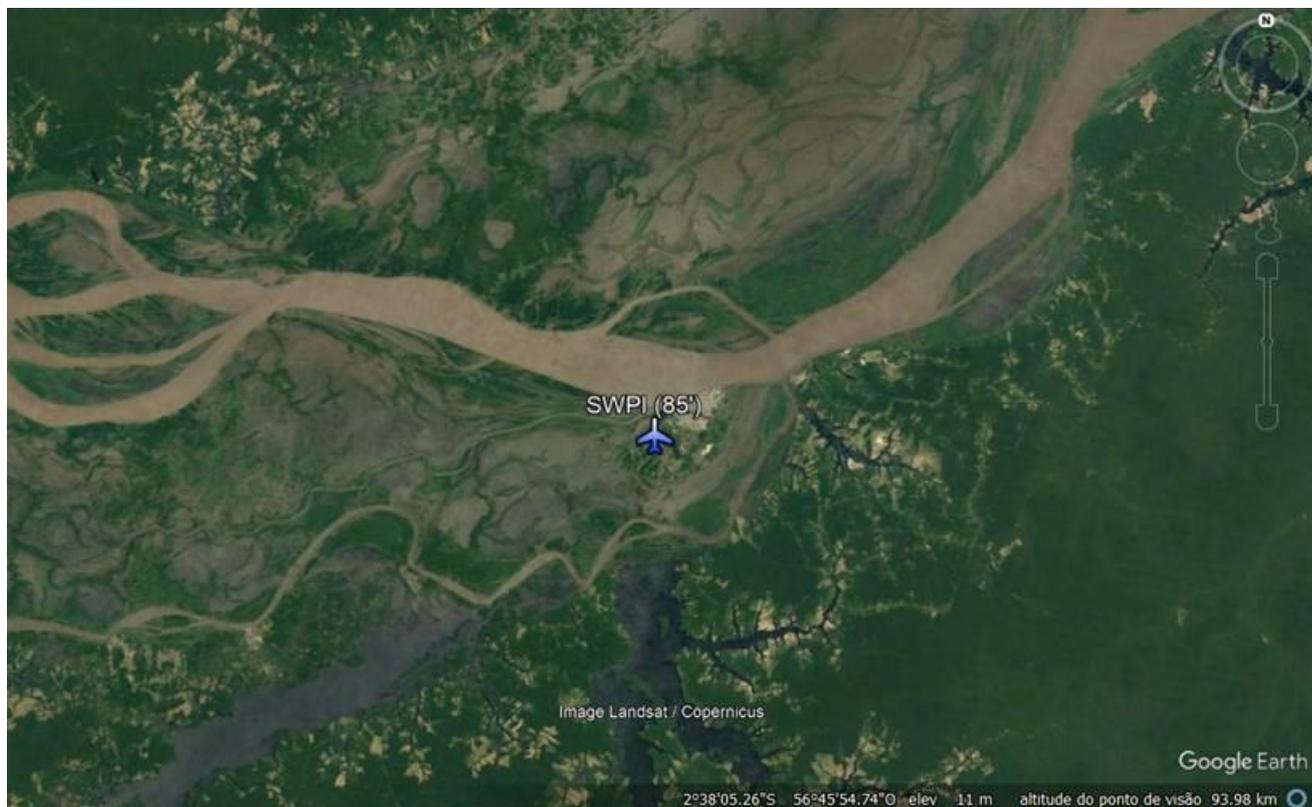
“Nossa equipe está preparada e motivada a oferecer um serviço de excelência, a fim de manter a meta de operações anteriores, sem incidentes e acidentes aeronáuticos”, afirmou o major-aviador Carlos Eduardo Azevedo Alvares, coordenador da missão.

Na Operação “Parintins”, na fase preparativa, o escopo de diversas ações pelo CINDACTA-IV incluiu a implementação e execução dos serviços de Controle de Aproximação (APP), de Torre de Aeródromo (TWR), de Informações Aeronáuticas (Sala AIS) e de Estação Meteorológica de Superfície (EMS), em caráter temporário e especial para apoiar a realização do evento.

A montagem da estrutura operacional e a operação é de responsabilidade de militares do CINDACTA-IV, entre técnicos de eletrônica, controladores de tráfego aéreo, meteorologistas e especialistas em informações aeronáuticas.

Na primeira fase da operação, foram deslocados 17 militares com a missão de instalar os equipamentos necessários para estabelecer as comunicações no aeródromo de Parintins (SWPI), como transmissão de dados via antena satelital (Telesat), rádios VHF, Estação Meteorológica de Superfície (EMS), balizamento de pista e Sistema Indicador de Trajetória de Aproximação Visual Simplificado (AVASIS). Tais recursos viabilizarão a ordenação dos vôos para o aeródromo, provendo agilidade e eficiência no fluxo das aeronaves.

O aeroporto de Parintins (SWPI) dista 200 MN a leste de Manaus/AM (SBEG), a 106 MN a NE de Itacoatiara/AM (SBIC) e a 120 MN a oeste de Santarém/PA (SBSN). Está localizado em Espaço Aéreo Classe G (do solo ao FL245), sendo Classe A no espaço aéreo superior, sendo sobrevoado pela aerovia superior UZ81 (no trecho entre Manaus/VOR MNS e Santarém/VOR STM, sendo um través da aerovia inferior Z54 (no trecho entre fixo “ASERI”, em Itacoatiara, e Santarém).



O aeroporto é operado pelo Estado do AM, com homologação para operação VFR diurna/noturna. Em elevação de 85 pés, o aeroporto tem pista (06/24) de 30 x 1.800 m., de asfalto, com resistência de pavimento PCN 33 e resistência de subleito média. A pista é dotada de sistema de luzes de balizamento, não contando com sistemas de indicação de rampa de aproximação. O aeroporto não opera com serviços de controle de tráfego aéreo ou de informações de tráfego aéreo de aeródromo, mas a operação conta com serviço de informação por ERAA (Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo).

Conforme restrição vigente, a pista 24 não é operacional para pouso, enquanto a pista 06 não é operacional para decolagem, devido a aterro controlado próximo da cabeceira 24 (setor NE), diariamente entre 09:30-22:20Z (05:30-18:20LT), ie, no horário diurno. ROTAER também informa a presença aviária nos arredores do aeroporto – [1] de concentração de pássaros (urubus) no setor de aproximação das cabeceiras (THR) 06 e 24 e [2] de concentração de pássaros nas imediações da pista (06/24).

ROTAER informa a existência de três “Obstáculos de Aeródromos”, a nordeste do aeródromo, com duas torres metálicas muito próximas (185 m.), quase que no eixo estendido da pista (06/24 – RM 064°/244°), sendo:

[1] torre metálica, não-iluminada, elevação de 303 pés (218 pés/66,5 m. AGL), com locação nas coordenadas 02°38'37,85”S / 056°44'57,83”W (um ponto a 2 MN no RM 058° do ARP, ou 2 MN da cabeceira 24 no RM 061°).

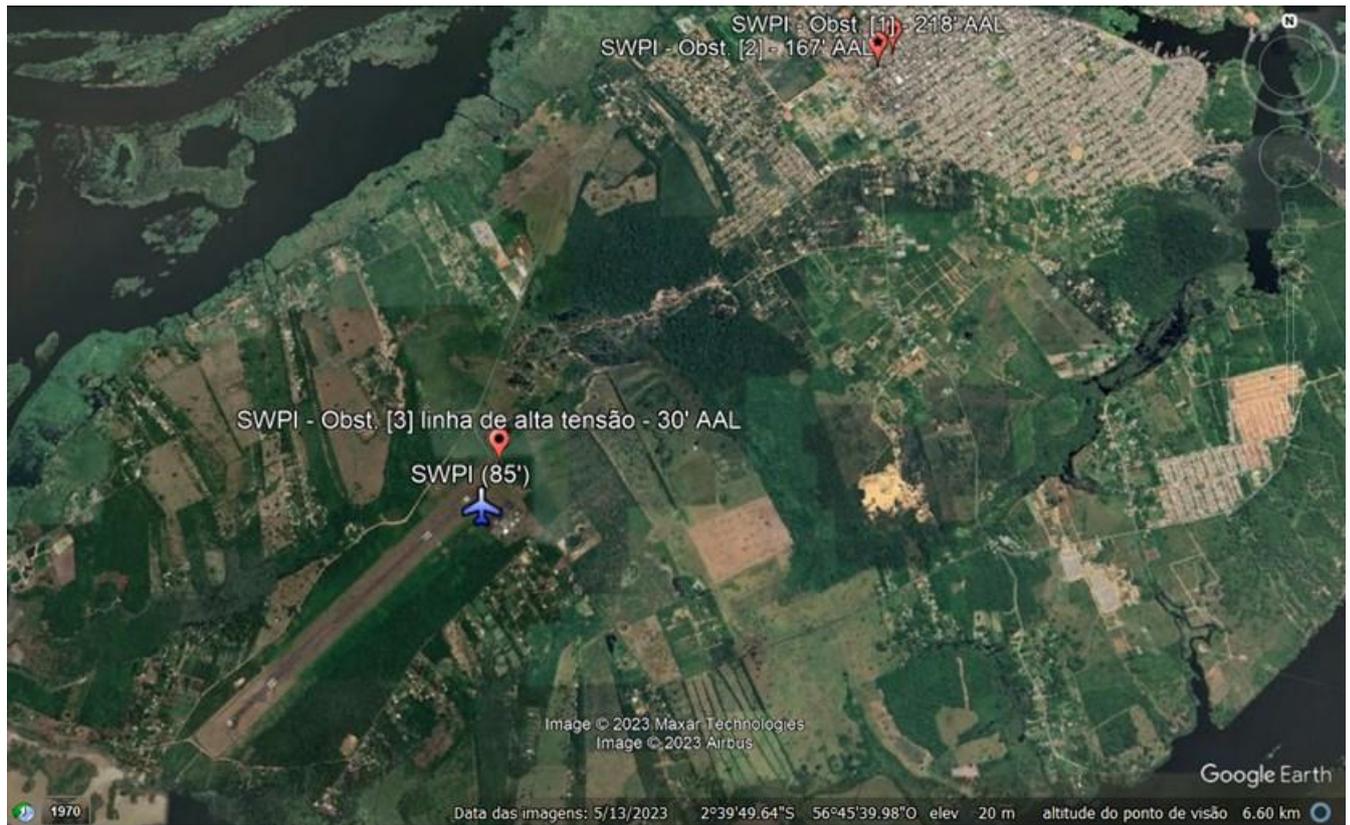
Transversalmente do eixo prolongado da pista, este obstáculo está separado de cerca de 194 m. O topo do obstáculo com relação à cota da cabeceira 24 implica um perfil de 1,03° (1,79%).

Por exemplo, uma aproximação para pouso na cabeceira 24, com rampa usual de 3° (5,24%) e cruzamento de cabeceira a 50' (padrão), implicaria passagem no través do obstáculo (distante 194 m.) a uma altitude de cerca de 772 pés, resultando um gabarito sobre o topo do obstáculo de 469 pés.

[2] torre metálica, não-iluminada, elevação de 252 pés (167 pés/51 m. AGL), com locação nas coordenadas $02^\circ38'34,96''S$ / $056^\circ44'54,67''W$ (um ponto a 2,1 MN no RM 058° do ARP, ou 2 MN da cabeceira 24 no RM 061°).

[3] rede de alta tensão de 9,15 m. (30 pés) de altura, distante 240 m. da cabeceira 24, no sentido transversal ao eixo (prolongado) da pista (06/24).



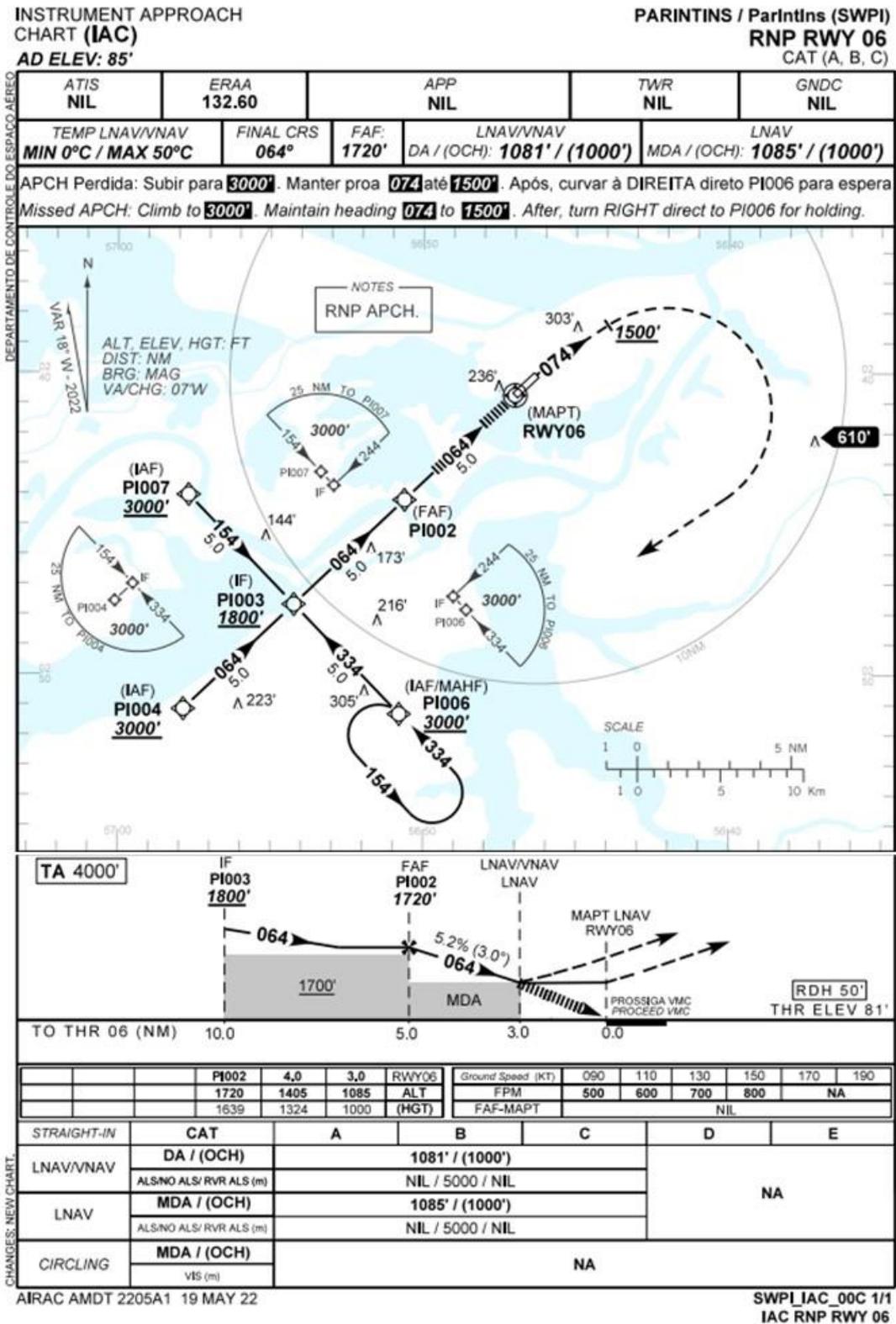


A operação VFR no aeródromo é por circuito de tráfego padrão.

A operação no aeródromo (SWPI) conta com procedimento de aproximação RNP para a pista 06, a partir da política do DECEA de normatização da Elaboração de Procedimentos de Aproximação RNP para atender pistas homologadas apenas para operações em regras VFR, com a viabilização de novas tecnologias por meio dos conceitos de Navegação Aérea Baseada em Performance (PBN). Esse tipo de procedimento, que utiliza a capacidade embarcada das aeronaves, no caso a Navegação de Área Satelital (GNSS – *Global Navigation Satelital System*), visa proporcionar a transição do voo em rota para os fixos iniciais de aproximação, com trajetórias bem definidas, bem como descida estabilizada na aproximação final, utilizando gradientes ótimos e garantindo ganhos reais em termos de segurança e regularidade nas operações aéreas.

A carta de procedimento de aproximação (IAC) por navegação por satélite – RNP – para a pista 06 (SWPI – IAC RNP RWY 06) foi publicada na emenda do ciclo AIRAC de 19/05/2022 (com esta data de efetividade):

Publicação DECEA – SWPI – IAC RNP RWY 06, efetividade 19/05/2022 (reprodução)



O procedimento permite operação de aeronaves CAT “A” até “C”, sendo permitido o procedimento até temperatura (máx.) de 50°C, requerendo mesmo Mínimo meteorológico – visibilidade de 5 km, o mínimo para operação VFR; os Mínimos de Descida são DA de 1.081 pés (operação LNAV/VNAV) e MDA de 1.085 pés (operação LNAV), com OCH de 1.000 pés. A altitude mínima de descida na operação LNAV/VNAV (DA) é de 1.081 pés, ou 1.000 pés acima da cabeceira 06, e na operação LNAV (MDA) de 1.085 pés, ou 1.004 pés acima da cabeceira 06) sendo requerida visibilidade mínima de 5.000 m., ou 2,7 MN (mínimo meteorológico de

operação em condição VMC, de regra VFR). A MSA (altitude mínima de área) é de 3.000 pés para os três setores definidos pelos rumos para IF (dos segmentos de aproximação) e distância de 25 MN dos IAF. A Altitude de Transição (TA) para o procedimento é de 4.000 pés.

O procedimento tem o arranjo de traçado (perfil lateral) usual, em “cruz”, com três IAF e dois segmentos de aproximação inicial (um deles coincidente com os segmentos intermediários e final).

O IAF PI007 (coord. 02°44'02,90”S / 056°57'41,20”W) dista 12,1 MN do ARP (RM 089°), ou 11,2 MN da cabeceira 06 (RM 091°). O IAF PI006 (coord. 02°51'19,20”S / 056°50'47,33”W) dista 12,0 MN do ARP (RM 040°), ou 11,2 MN do ARP (RM 037°); neste IAF, o procedimento prevê uma órbita de entrada e espera (não-padrão). O IAF PI004 (coord. 02°51'09,13”S / 056°57'51,42”W), no rumo da aproximação (alinhado com a pista) dista 16 MN do ARP (RM 064°), ou 15 MN da cabeceira 06 (RM 064°). A carta indica altitude mínima nos três IAF de 3.000 pés.

Os segmentos de aproximação inicial são segmentos de 5 MN, para o fixo intermediário (IF) – PI003 -, a 10 MN da cabeceira 06, com passagem à altitude mínima de 1.800 pés (um gradiente de 1.200 pés, uma rampa de descida de 5 MN de 3,95% ou 2,26°).

O procedimento prevê um segmento de aproximação intermediário (RM 064°) de 5 MN, do IF à altitude mínima de 1.800 pés até o FAF (PI002) – a 5 MN (9,26 km) da cabeceira 06 – à altitude recomendada de 1.720 pés (um gradiente de apenas 80 pés, que executado em 5 MN resulta uma rampa de descida suave 0,26% ou 0,15°).

O segmento de aproximação final (RM 064°) prevê a descida, a partir do FAF (alt. recomendada de 1.720 pés) até a DA de 1.081 pés (1.000 pés acima da cabeceira 06), um gradiente de descida de 639 pés, na operação LNAV/VNAV, ou até a MDA de 1.085 pés (1.004 pés acima da cabeceira 06), um gradiente de descida de 635 pés, numa rampa de descida indicada de 5,2% ou 3°, que continuada (com a obtenção das referências visuais, com operação em condição VFR) resulta cruzamento da cabeceira a 50 pés. O MAPt será no ponto da DA de 1.081 pés (1.000 pés acima da cabeceira 06), na operação LNAV/VNAV, a distância de cerca de 3,0 MN, ou no ponto da MDA de 1.085 pés (1.004 pés acima da cabeceira 06), na operação LNAV, a distância de cerca de 3,1 MN. A pequena diferença de altitude entre a DA e a MDA (4 pés) resulta, na prática, O procedimento prevê que, à distância de 3 MN (5,56 km) da cabeceira (2 MN após o FAF), praticamente nos pontos de altitude mínima de descida (DA/MDA), a operação passe a ser executada com referências visuais.

A manobra de aproximação perdida (arremetida) consiste em voar no rumo (magnético) 074° (uma curva à direita de 10°, do rumo da aproximação do procedimento de 064°, dando maior separação aos obstáculos/torres próximos à esquerda do eixo prolongada da pista), com ascensão a partir do MAPt – para aproximação no modo LNAV/VNAV, o MAPt (à 1.081') em ponto à 2,98 MN (5,54 km) da cabeceira, ou para aproximação no modo LNAV, o MAPt (à 1.085') é sobre a cabeceira (após vôo nivelado desde a MDA, a 2,99 MN da cabeceira. A ascensão no rumo 074° será até à altitude 1.500 pés, e após curvar à direita em subida para 3.000 pés no rumo do IAF/MAHF (fixo da aproximação perdida), para órbita de espera de arremetida.

Para a Operação “Parintins” (2023), uma coletânea de NOTAM informa as adequações de infraestrutura operacional de vôo no aeródromo de Parintins (SWPI) para provisão de serviços de navegação aérea durante a 56° Festival Folclórico de Parintins, que acontecerá de 30 de junho a 02 de julho. Desta coletânea, temos entre outros NOTAM:

[1] G0465/23N, de 05/05/2023, validade 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

- sistema de indicação de rampa de aproximação AVASIS (L8), de ângulo normal de aproximação (3°), na pista 06 - instalado.

[2] G0464/23N, de 05/05/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

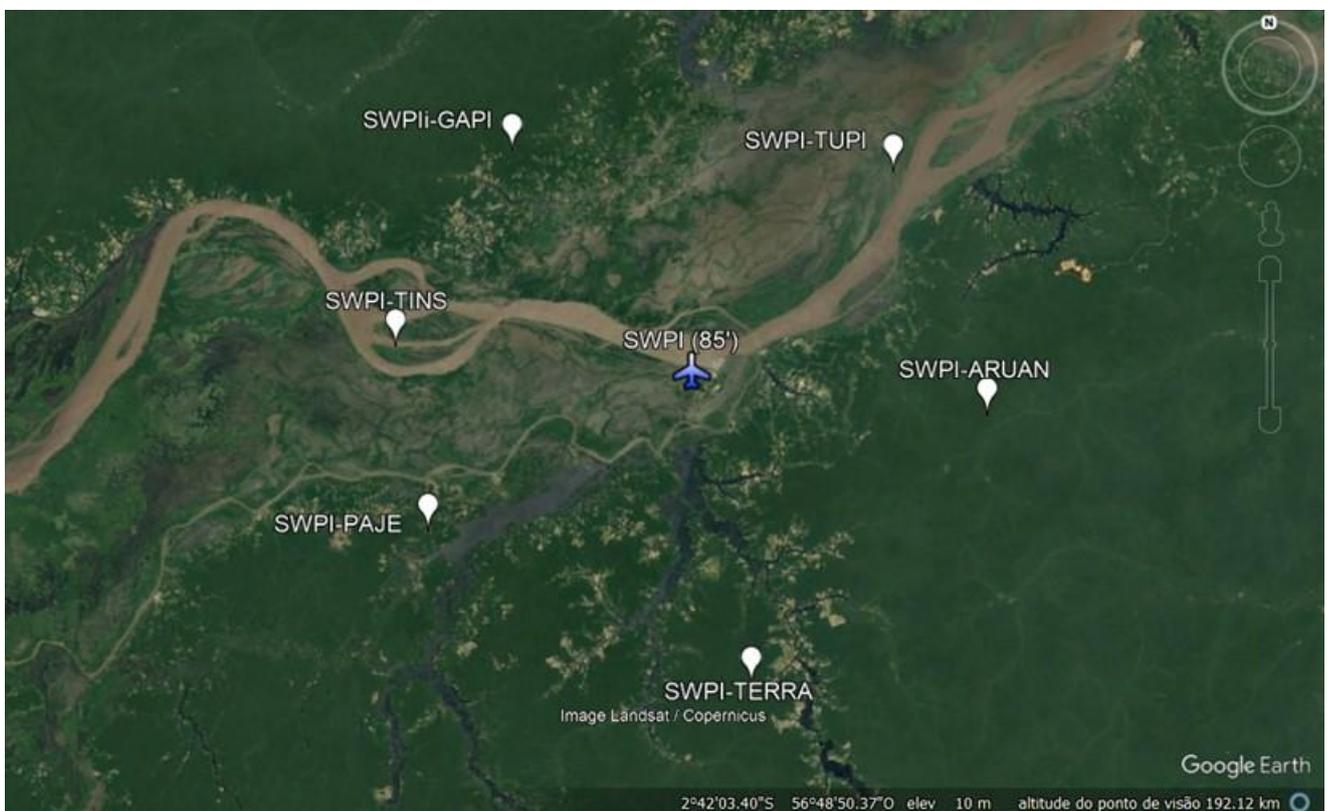
- área de controle CTR “Parintins” – Espaço Aérea Classe D, de raio de 27 MN, com centro nas coordenadas 02°40’10”S/056°46’16”W (do ARP), da superfície ao FL145.

- posições de controle/notificação (PSN) - para operação de vôo VFR:

1. TUPI 02°20’32,00”S/056°27’36,60”W - 27,1 MN no RM 062° do ARP
2. GAPI 02°18’00,60”S/057°02’08,40”W - 27,3 MN no RM 342° do ARP
3. TINS 02°35’40,20”S/057°13’00,60”W - 27,1 MN no RM 298° do ARP
4. PAJE 02°52’33,60”S/057°10’19,80”W - 27,1 MN no RM 261° do ARP
5. TERRA 03°06’56,26”S/056°41’17,61”W - 27,2 MN no RM 188° do ARP
6. ARUAN 02°42’52,20”S/056°19’33,60”W - 26,8 MN no RM 114° do ARP

Estas posições distam cerca de 27 MN do ARP, e coincidem com a limite da CTR Parintins.

Obs.: as posições “TUPI”, “GAPI” E TINS” foram fixos finais de procedimentos de saída IFR balizados por auxílio VOR (Parintins//PRI), para decolagem das duas cabeceiras, que foram cancelados em 2016, o auxílio tendo sido desativado. Estes procedimentos de saída (SID) e procedimentos de aproximação VOR (para das duas cabeceiras) eram ativados por NOTAM temporário.



[3] G0724/23R (G0466/23), de 14/06/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

- Torre (TWR) “Parintins”, com rádio-frequências 119,45 MHz (primária) e 118,15 MHz (secundária) – instalada:

- prestação de serviço de APP na CTR “Parintins”

- horário funcionamento (serviço): [1] de 23/06 até 27/06/23, de 11:00Z(07:00LT) a 19:00Z(15:00LT) e [2] de 28/06, às 11:00Z(07:00LT), até 04/07/23, às 23:59Z (19:59LT), ou demais horários mediante solicitação, no mínimo, com 01 hora de antecedência do final de horário de funcionamento.

[4] G0723/23N, de 14/06/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

- controle de movimento de solo na frequência (rádio) 121,700 MHz – instalado.

- horário funcionamento (serviço): [1] de 23/06 até 27/06/23, de 11:00Z(07:00LT) a 19:00Z(15:00LT) e [2] de 28/06, às 11:00Z(07:00LT), até 04/07/23, às 23:59Z (19:59LT) – o mesmo da TWR Parintins -, ou demais horários mediante solicitação, no mínimo, com 01 hora de antecedência do final de horário de funcionamento.

[5] G0471/23N, de 05/05/2023, validade de 17/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

- pátio limitado para permanência de aeronave em 40 minutos, exceto aeronaves do transporte regular pelo RBAC-121.

[6] G0472/23N, de 05/05/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

- aeronave com destino de Parintins (SWPI) deverá realizar contato compulsório com ACC-Amazônico [cf. ENR: em 127,000 MHz, ou 134,250 MHz]

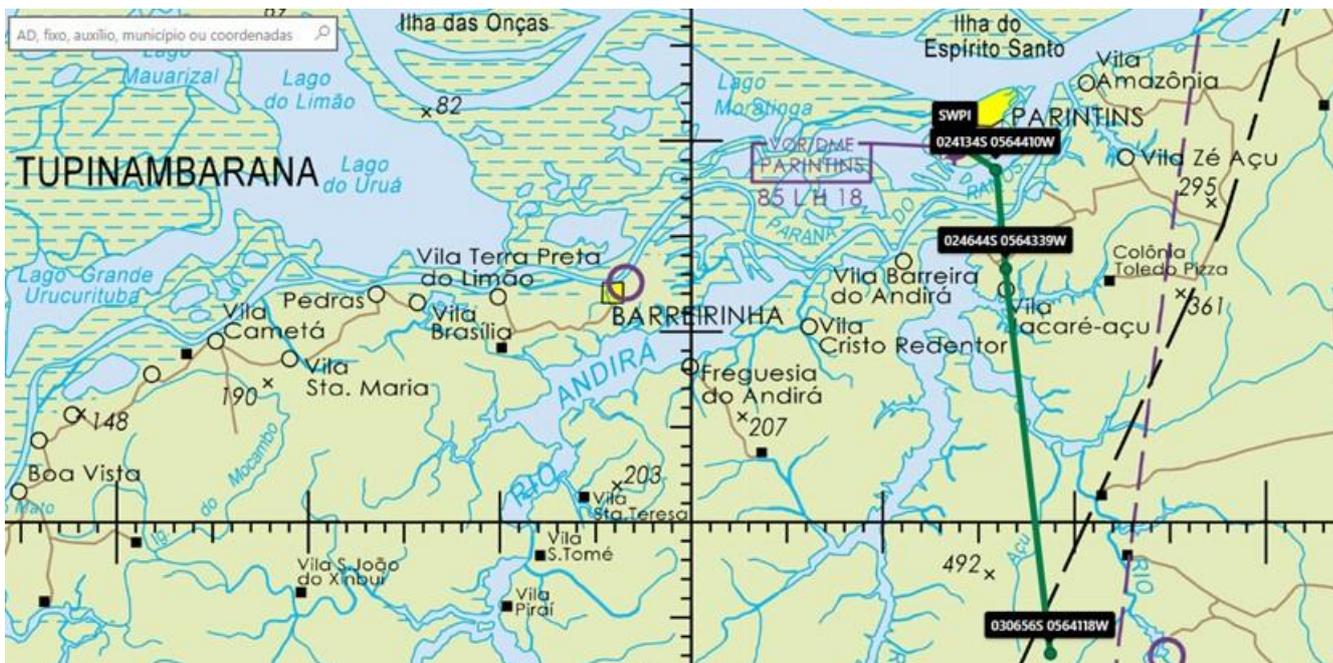
[7] G0470/23N, de 05/05/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

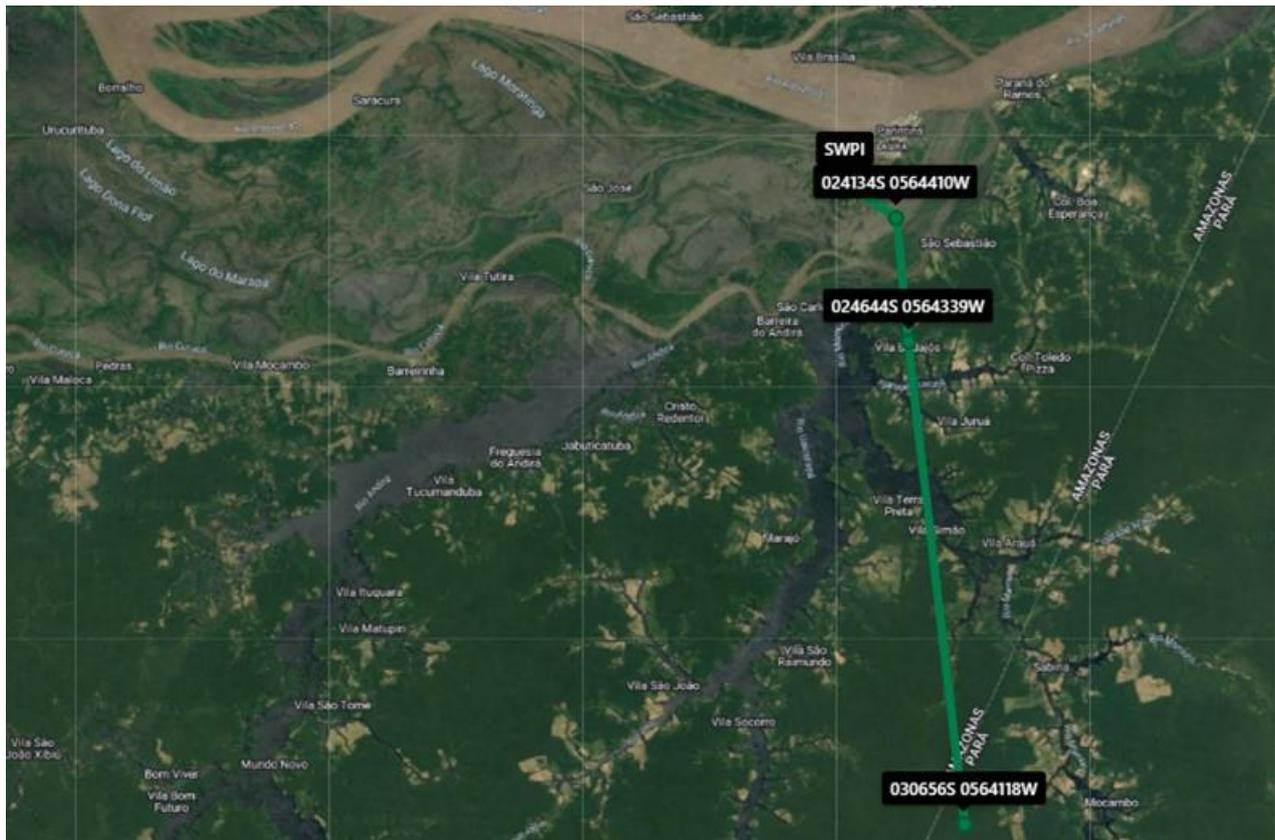
- aeronave com destino de Parintins (SWPI), em falha de comunicação com TWR Parintins, deverá acionar código-transponder 7600 e prosseguir para aeródromo alternativo.

[8] G0467/23N, de 05/05/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

- aeronaves em vôo VFR, para operação de pouso, deverão manter no máximo 1.500 pés AGL e ingressar na CTR Parintins (raio de 27 MN do ARP), conforme esquema abaixo, conforme a posição de chegada:

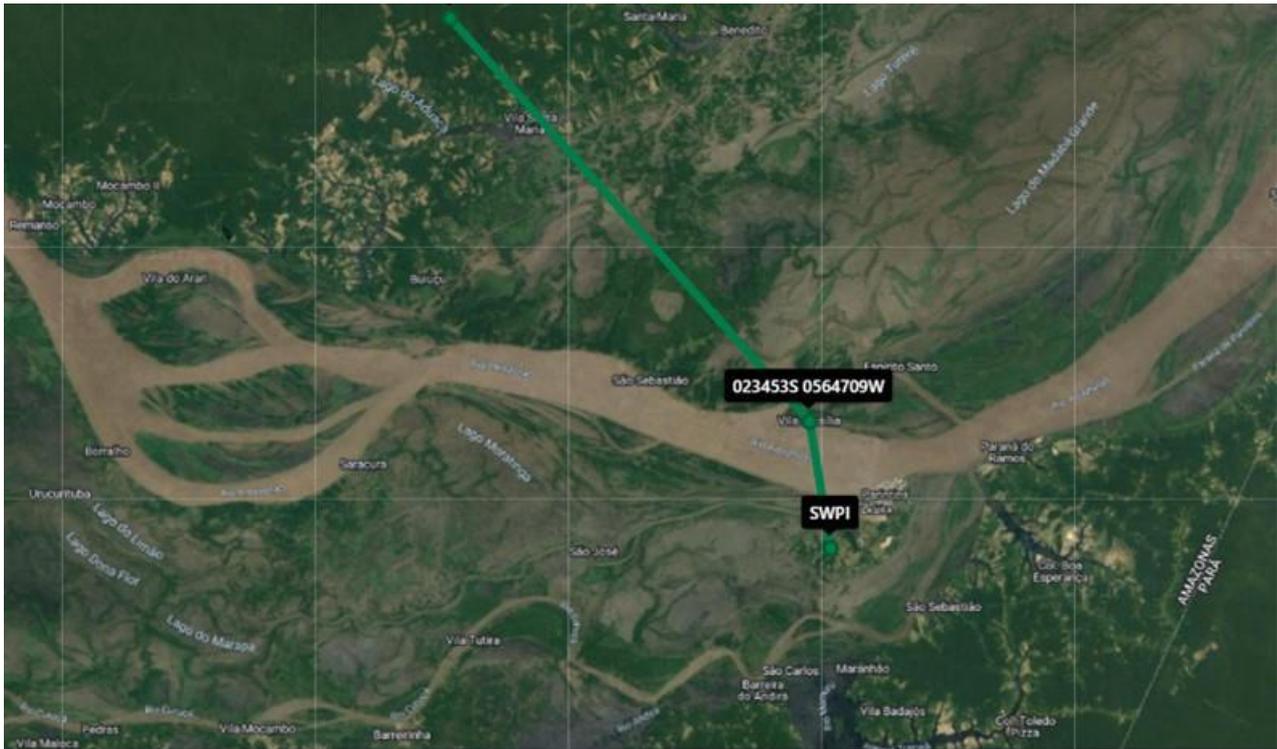
1 – em “TERRA” (a 27,2 MN no RM 188° do ARP, ou mag. 008) – voar direto (DCT) para - (5.1) ponto nas coord. 02°46’44”S/056°43’39”W – “Reserva Silva” (a 7,1 MN no RM/mag. 356° para o ARP) – com segmento de 20,4 MN no RM 011°, para voar direto (DCR) para – (5.2) ponto nas coord. 02°41’34”S/056°44’10”W – “Lago Paranapanema” (a 2,5 MN no RM/mag. 322° para o ARP) – com segmento de 5,2 MN no RM 011°, para aguardar autorização para “perna de vento” setor sul da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).





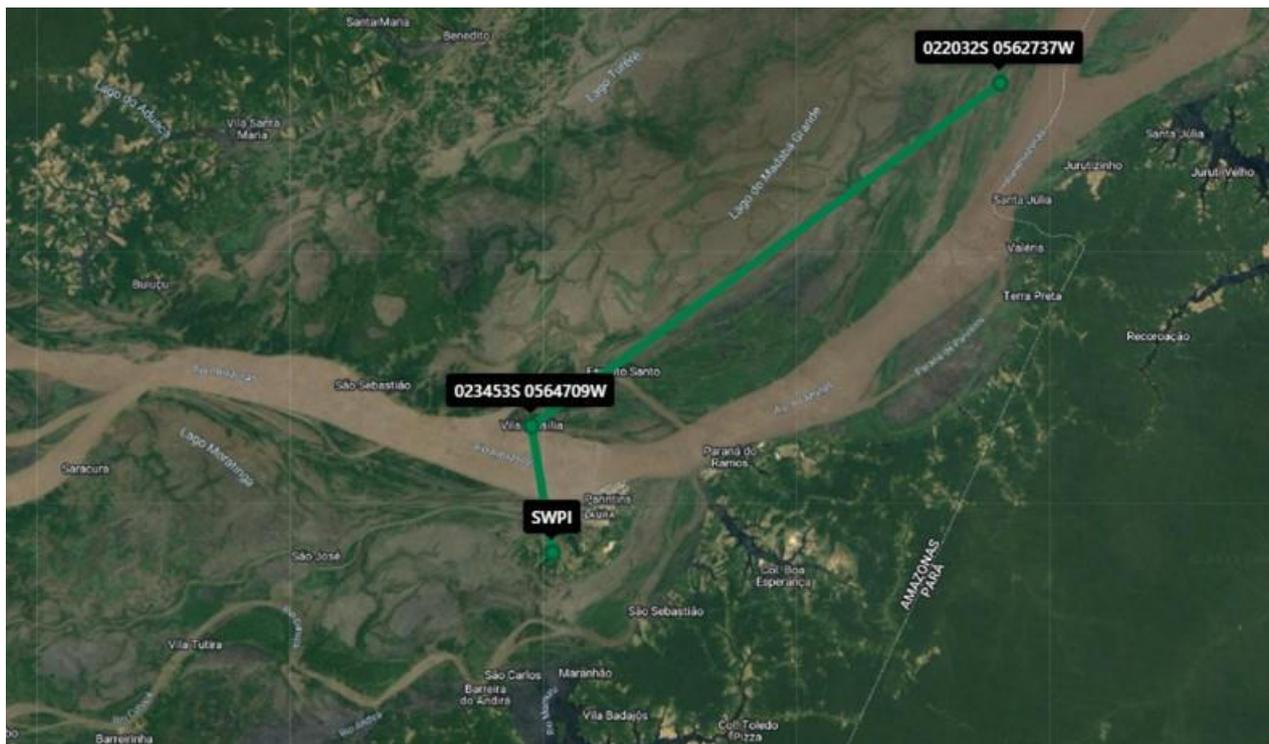
2 – em “PAJE” (27,1 MN no RM 261° do ARP, ou mag. 081) – voar direto (DCT) para - (1.1) ponto coord. 02°56’38”S/056°56’16”W – “São Sebastião do Jara” (a 19,3 MN no RM/mag. 049° para o ARP) – com segmento de 14,6 MN no RM 124°, para voar direto (DCT) para - (1.2) ponto coord. 02°46’44”S/056°43’39”W – “Reserva Silva” (a 7,1 MN no RM/mag. 356° para o ARP) – com segmento de 16 MN no RM 070°, para voar direto (DCT) para – (1.3) ponto coord. 02°41’34”S/056°44’10”W – “Lago Paranapanema” (a 2,5 MN no RM/mag. 322° para o ARP) – com segmento de 5,2 MN no RM 012°, para aguardar autorização para “perna do vento” setor sul da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno)





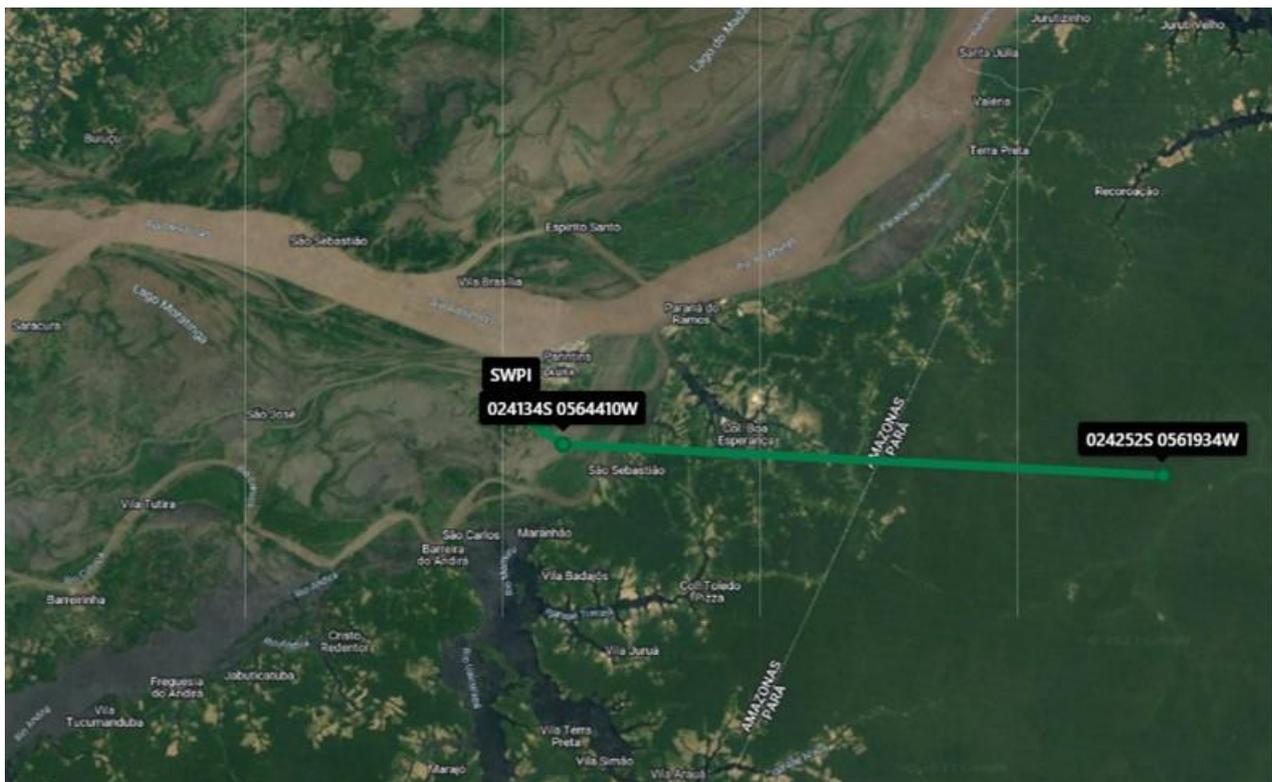
4 - em “TUPI” (a 27,1 MN no RM 062° do ARP, ou mag. 242) - voar direto (DCT) para ponto nas coord. 02°34’53”S/056°47’09”W - “Vila Brasília” (a 5,4 MN no RM/mag. 189° para o ARP) – com segmento de 24,2 MN no RM 252°, para aguardar autorização para “perna do vento” setor norte da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).





5 – em “ARUAN” (a 26,8 MN no RM 114° do ARP, mag. 294) - voar direto (DCT) para ponto nas coord. 02°41'34”S/056°44'10”W – “Lago Paranapanema” (a 2,5 MN no RM/mag. 322° para o ARP) – com segmento de 24,6 MN no RM 291°, para aguardar autorização para “perna do vento” setor sul da pista 06 (pista operacional para pouso em horário diurno).





[9] G0725/23R-G0469/23, de 14/06/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

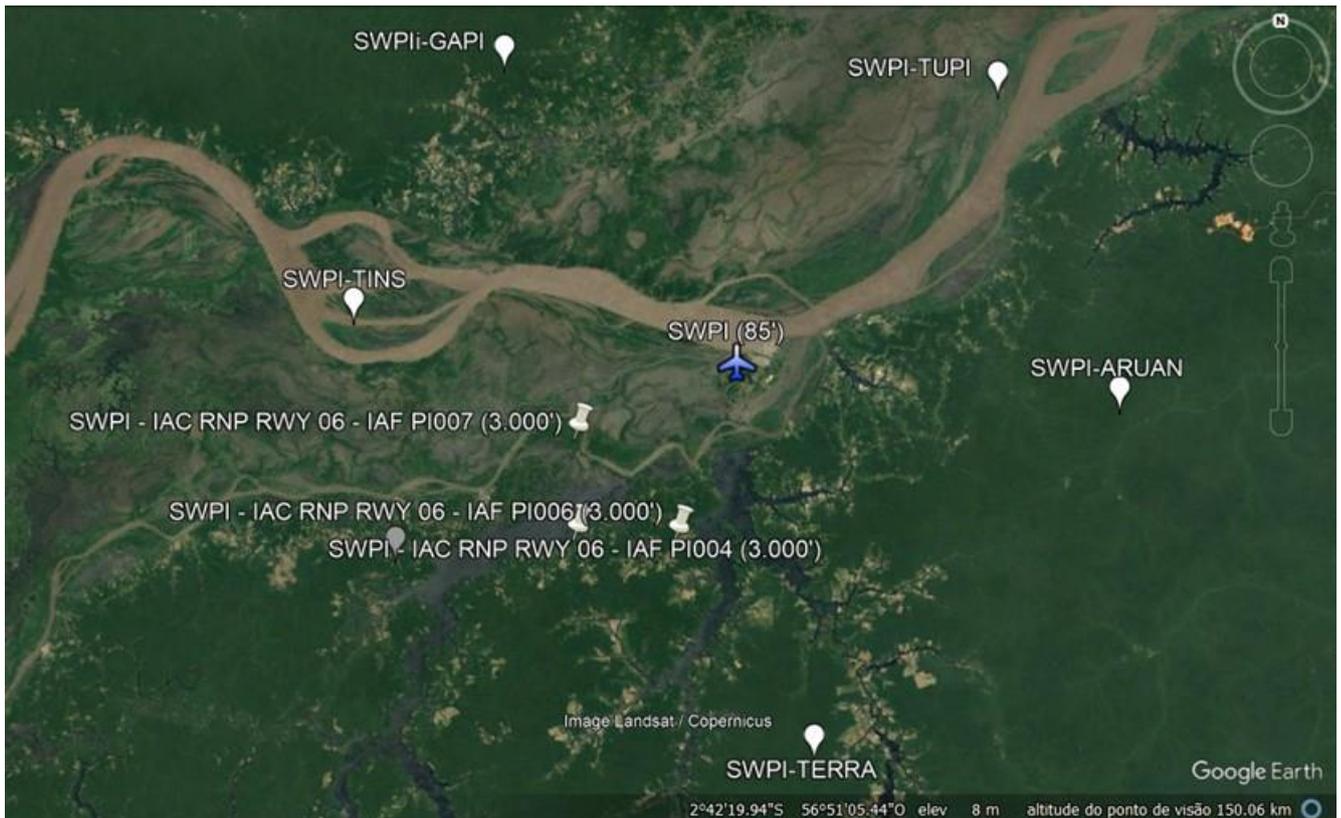
- aeronave decolando de Parintins (SWPI) será instruída pela TWR Parintins conforme esquema de rota-saída abaixo:

1 – curva à direita [“RITE”] para voar direto (DCT) para posição “TINS” - $02^{\circ}35'40,20''S/057^{\circ}13'00,60''W$ - 27,1 MN no RM 298° do ARP - um giro de 58° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) até o limite da CTR Parintins, ou,

2 – curva à direita [“RITE”] para voar direto (DCT) para posição “GAPI” - $02^{\circ}18'00,60''S/057^{\circ}02'08,40''W$ - 27,3 MN no RM 342° do ARP - um giro de 102° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) voando 27 MN até o limite da CTR Parintins, ou,

3 – curva à direita [“RITE”] para voar direto (DCT) para posição “TUPI” - $02^{\circ}20'32,00''S/056^{\circ}27'36,60''W$ - 27,1 MN no RM 062° do ARP -, um giro de 182° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) até o limite da CTR Parintins, ou,

4 – curvar à esquerda [A LEFT] para voar direto (DCT) para posição “TERRA” - $03^{\circ}06'56,26''S/056^{\circ}41'17,61''W$ - 27,2 MN no RM 188° do ARP - um giro de 52° da decolagem da pista 24 (a pista operacional para decolagem em horário diurno) -, voando por 27 MN (do AD) até o limite da CTR Parintins.



Obs.: as posições “TUPI”, “GAPI” E TINS” foram fixos finais de procedimentos de saída IFR balizados por auxílio VOR (Parintins//PRI), para decolagem das duas cabeceiras, que foram cancelados em 2016, o auxílio tendo sido desativado. Estes procedimentos de saída (SID) e procedimentos de aproximação VOR (para das duas cabeceiras) eram ativados por NOTAM temporário.

As saídas com decolagem da pista 24 previam gradiente mínimo de subida de 3,3% (rampa de 1,9°), mantendo rumo da decolagem até 500 pés e curvas para os dois lados para proa de interceptação de radial de saída, com restrição de altitude (máx. de 1.500 pés) até a interceptação de radial ou ao sul (entre SE e W) do aeródromo, ou de bloqueio do auxílio (no máx. até 1.000 pés). O procedimento requeria Mínimos de visibilidade de 1.600 m. e Teto de 600 pés.

[9] G0719/23N, de 14/06/2023, validade de 23/06/23-11:00Z (07:00LT) a 04/07/23-23:59Z (19:59LT):

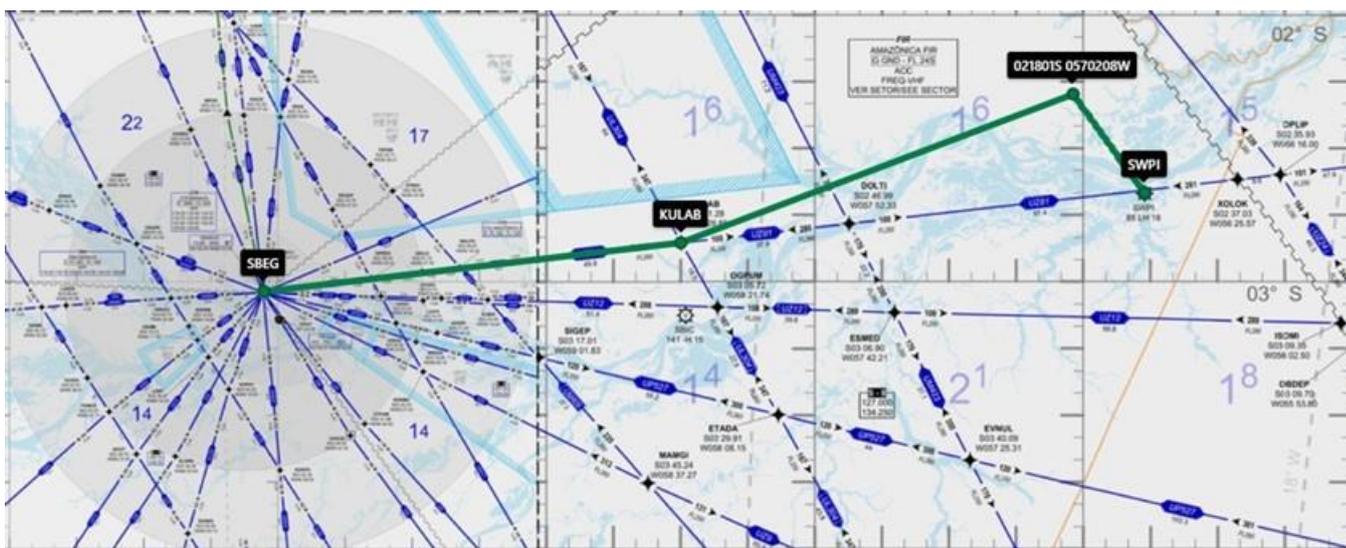
- procedimento de controle de fluxo: aeronave decolando de Parintins (SWPI) com destino de Manaus – aeródromos Eduardo Gomes/SBEG, Flores/SWFN e Base Aérea de Ponta Pelada/SBMN, que voaram acima do FL145 (operação IFR com PLN “Z”), deverão seguir as seguintes rotas (RTE) preferenciais – por ocasião do período do festival folclórico em Parintins:

1 – destino Eduardo Gomes/SBEG:

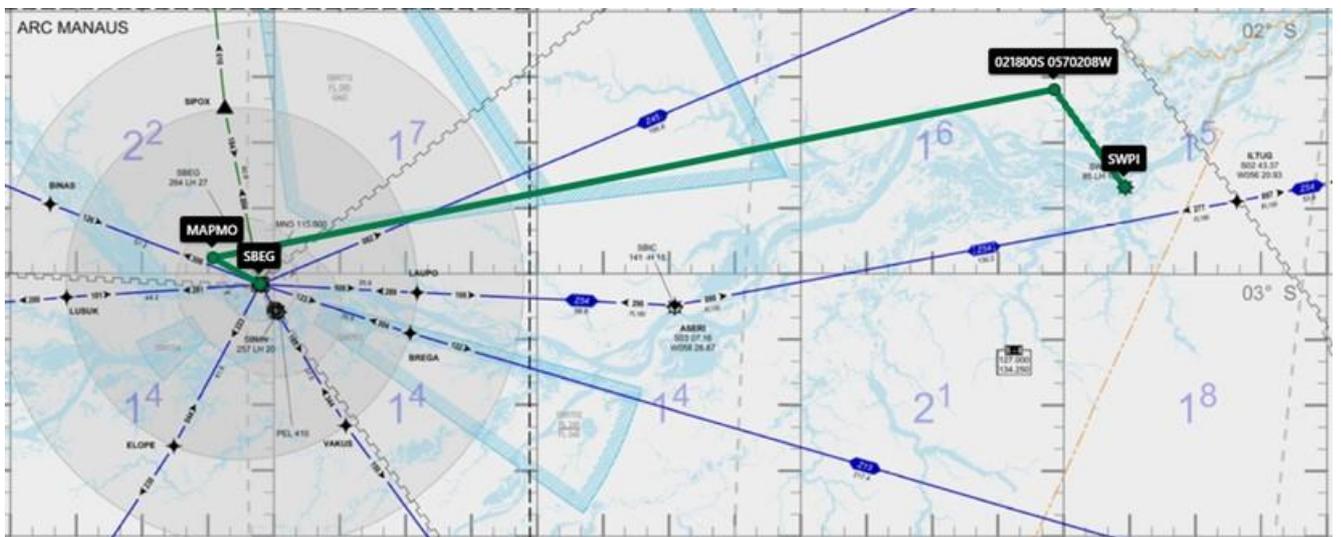
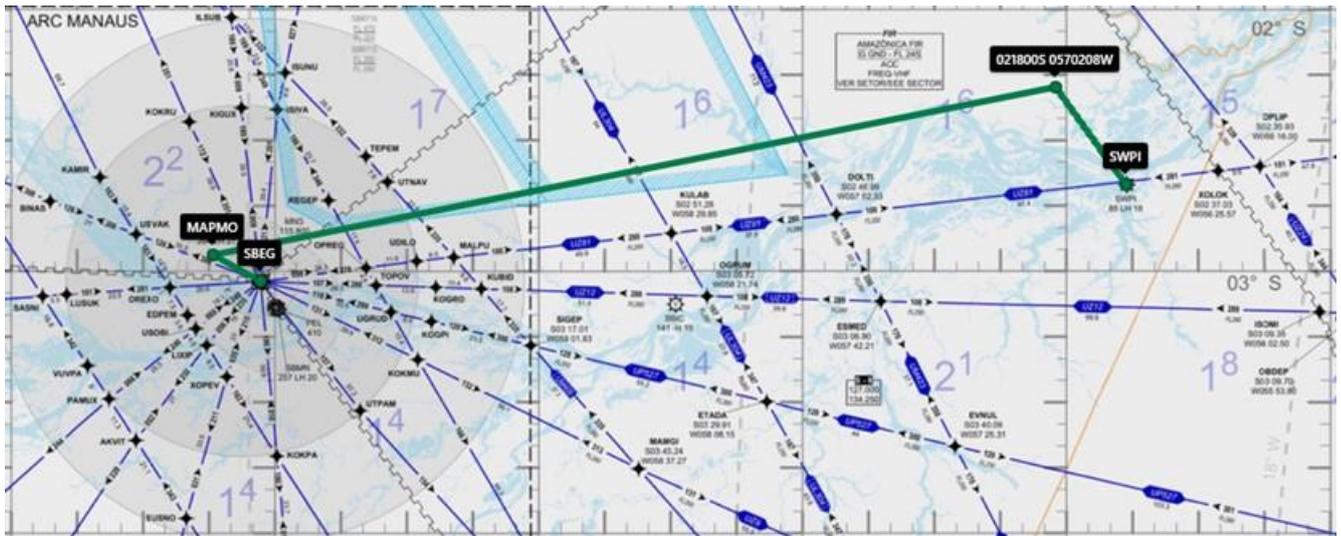
1.1 - voar direto (DCT) para posição “TINS” - 02°35'40,20”S/057°13'00,60”W - 27,1 MN no RM 298° do ARP -, voar direto (DCT) para fixo de rota e de terminal “KULAB” (de aerovia superior UZ81 e de rotas de chegada nas cartas STAR RNAV KULAB 1A RWY 11 e RNAV KULAB 1B RWY 29, como fixo inicial de chegada - coord. 02°51'16,8”S/058°29'51”W – a 104 MN de SWPI no RM 282° / a 94 MN de SBEG no RM 280°), em um segmento de 78,4 MN no RM 276°, e voar direto (DCT) para SBEG.



1.2 - voar direto (DCT) para posição "GAPI" - $02^{\circ}18'00,60''S/057^{\circ}02'08,40''W$ - 27,3 MN no RM 342° do ARP -, voar direto (DCT) para fixo de rota e de terminal "KULAB" (de aerovia superior UZ81 e de rotas de chegada nas cartas STAR RNAV KULAB 1A RWY 11 e RNAV KULAB 1B RWY 29, como fixo inicial de chegada - coord. $02^{\circ}51'16,8''S/058^{\circ}29'51''W$ – a 104 MN de SWPI no RM 282° / a 94 MN de SBEG no RM 280°), em um segmento 94 MN no RM 267°, e seguir em rota planejada para SBEG.



1.3 - voar direto (DCT) para posição "GAPI" - $02^{\circ}18'00,60''S/057^{\circ}02'08,40''W$ - 27,3 MN no RM 342° do ARP -, voar direto (DCT) para fixo de terminal "MAPMO" (de rotas de chegadas STAR ALBIP 1B RWY 29 e SEMLA 1B RWY 29, e STAR KULAB 1A RWY 11 e SEMLA 1A RWY 11, como IAF dos procedimentos de aproximação IAC ILS/LOC, VOR e RNP da pista 11 – coordenadas $02^{\circ}56'15,6''S/060^{\circ}13'41,40''W$ – a 12,3 MN de SBEG no RM 137°), em um segmento 195,3 MN no RM 277°, e voar direto (DCT) para SBEG.



2 – destino Base Aérea de Ponta Pelada/SBMN (a 7,4 MN a SE de SBEG):

- voar direto (DCT) para posição “TINS” - 02°35'40,20”S/057°13'00,60”W - 27,1 MN no RM 298° do ARP -, voar direto (DCT) para fixo de rota e de terminal “KULAB” (de aerovia superior UZ81 e de rotas de chegada nas cartas STAR RNAV KULAB 1A RWY 09 e RNAV KULAB 1B RWY 27 - coord. 02°51'16,8”S/058°29'51”W – a 104 MN de SWPI no RM 282° / a 91 MN de SBMN no RM 276°), em um segmento de 78,4 MN no RM 275°, e seguir em rota planejada para SBMN.

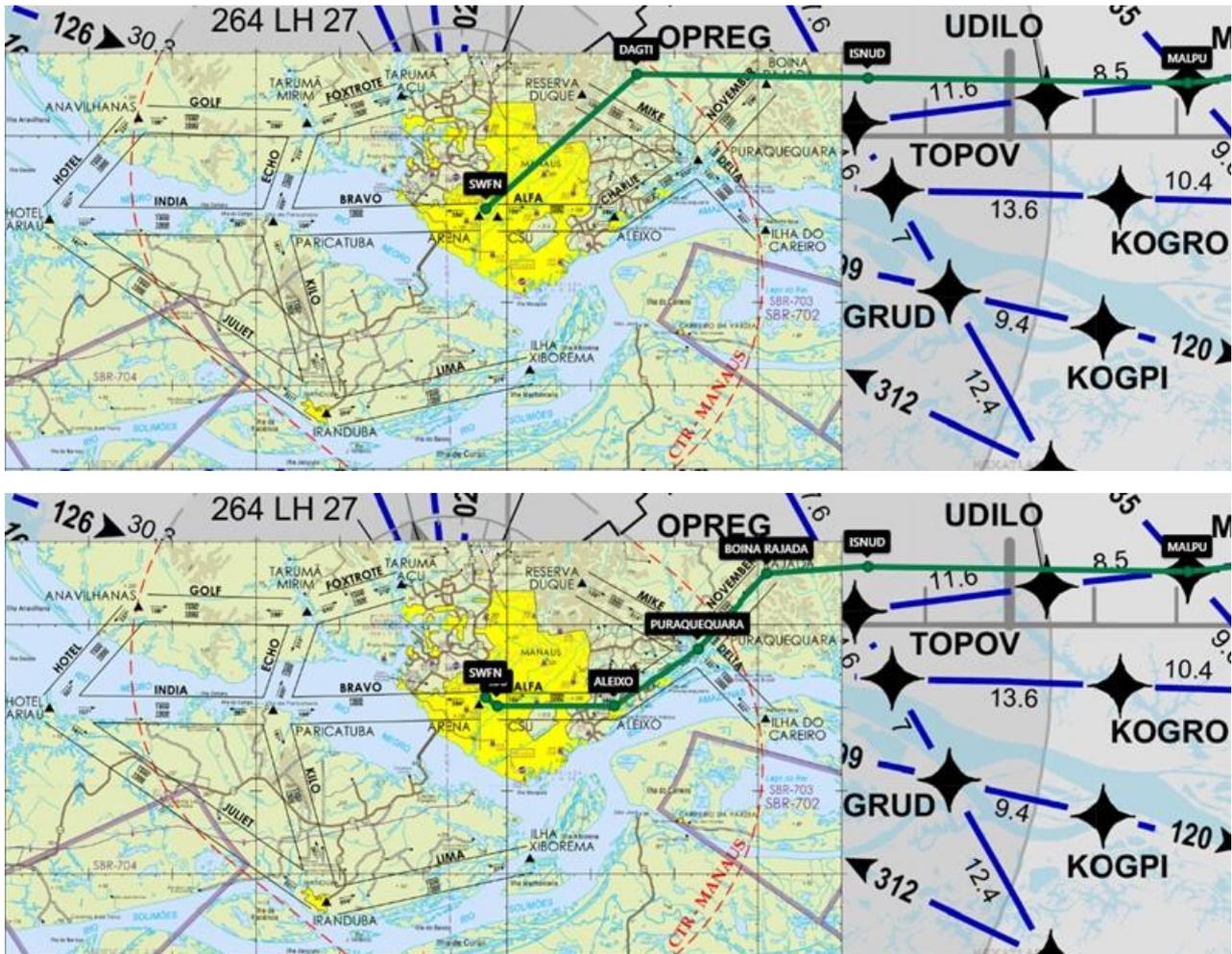




3 – destino Aeródromo de Flores/SWFN (a 2,4 MN a SE de SBEG e a 4,9 MN a NW de SBMN):
 - voar direto (DCT) para posição “GAPI” - 02°18'00,60”S/057°02'08,40”W - 27,3 MN no RM 342° do ARP -, voar direto (DCT) para fixo de rota e de terminal “KULAB” (de aerovia superior UZ81 e de rotas de chegada nas cartas STAR para SBEG RNAV KULAB 1A RWY 11 e RNAV KULAB 1B RWY 29, como fixo inicial de chegada - coord. 02°51'16,8”S/058°29'51”W – a 104 MN de SWPI no RM 282° / a 92 MN de SWFN no RM 279°), em um segmento de 94 MN no RM 267°, e seguir em rota planejada para SWFN (que somente opera vôos VFR, com saída e chegada por REA).

Uma possível rota consiste em aproveitar a rota de chegada de SBEG no procedimento STAR RNAV KULAB, seguindo do fixo “KULAB” para os fixos seguintes “MALPU” (a cerca de 8 MN do limite da TMA-Manaus), a 42,5 MN na mag. 277 de SWFN, e “ISNUD”, a 24,2 MN na mag. 268 de SWFN, [i] para seguir por 6 MN até a Posição Visual “Boina Rajada”, no Portão da REA “N” (18,3 MN na mag. 263 de SWFN), seguindo pelos corredores “N”, “C” e “A” e seguir para SWFN (1 MN/RM 326°), ou, [ii] eventualmente, seguindo de “ISNUD” para o fixo seguinte da STAR “DAGTI”, a 12 MN na mag. 245 de SWFN, e seguir para SWFN.





NOTAM G0694/23N, de 07/06/2023, com validade de 22/06/23-11:00Z (07:00LT) a 06/07/23-21:30Z (17:30LT), informa que o aeródromo de Parintins (SWPI) declarado como “AD Coordenado nível B” [cf. ICA 100-41], requerendo *Slot ATC* para realização somente de operações de pouso e não poderá ser utilizado como aeródromo de alternativa, devido ao Festival de Parintins 2023, com as devidas regras:

- [i] todas aeronaves da aviação geral, incluindo táxi-aéreo, que pretendam operar em SWPI, terão suas operações condicionadas à disponibilidade de atendimento em função da capacidade de infraestrutura instalada no aeródromo e deverão solicitar atendimento com antecedência mínima de 01h30m e máxima de 120 horas (5 dias) do horário desejado de operação. A CIS (Central Integrada de Slots) no site da CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea), do DECEA, na opção de serviços ou em: <https://sigma.cgna.gov.br/slot>. O atendimento será confirmado pelo fornecimento de um código alfanumérico que deverá constar no item 18 do Plano de Voo (PLN), precedido da sigla RMK/CLR (ex.: RMK/CLR PIPG987547).
- [ii] Plano de Voo (PLN – PVC ou PVS) com destino de SWPI deverá ser apresentado com antecedência mínima de 01h30m e máxima de 120 horas (5 dias) do slot alocado.
- [iii] solicitações de alteração na alocação de *Slot ATC* relativamente ao aeródromo de partida, EOBT, EET ou matrícula de aeronave, desde que aeronaves pertencentes ao mesmo operador, deverão ser realizadas em contato com a CIS.
- [iv] permanência em solo no aeródromo (SWPI) é de no máximo 40 min.
- [v] aeronaves cuja origem seja Congonhas/SP (SBSP), e operando neste aeroporto mediante *Slot ATC*, estarão dispensadas da obrigatoriedade de *Slot ATC* em SWPI. Para este caso, o Plano de Voo deverá ser apresentado por telefone para C-AIS CGNA – em (21)2174-7510. O prazo de antecedência mínima para liberação do *Slot ATC* alocado será de até 4 horas antes da ETA (*Slot ATC* de chegada/*ATC Slot ARR*).

[vi] O “Slot ATC de Oportunidade” de chegada somente será disponibilizado (1) pelo CIS para aeronave ainda em solo e (2) pelo APP-PI para aeronave em voo.

[vii] aeronaves dispensadas de *Slot ATC* (cf. AIP ENR 1.9, item 2), deverão declarar no item 18 do Plano de Voo (PLN), as informações STS/ATFMX e o respectivo RMK (ex.: STS/ATFMX RMK/GEIV).

Conforme ICA 100-41 - de “Regras de Alocação de *Slot* para Aviação Geral em Aeródromos Coordenados” -, aeródromo coordenado Nível B (caso de SWPI) é o aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada do pátio de estacionamento de aeronaves da aviação geral, sendo, portanto, necessário apenas slot de chegada. Dependendo da infraestrutura disponível nos aeródromos coordenados de nível B, as aeronaves de asa rotativa poderão ser dispensadas da obtenção do *slot*, somente no caso em que suas operações não causem impactos no pátio de estacionamento.

O item ENR 1.9 do AIP trata de “Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo e Gerenciamento de Espaço Aéreo”, com subitens ENR 1.9.1, de “Operação em Aeroporto Monitorado” e 1.9.2, de “Operação em Aeródromo Coordenado”.

Conforme ENR 1.9.1, quando um aeroporto tiver uma expectativa de demanda de tráfego aéreo atingindo 80% da capacidade adotada, será declarado “Aeroporto Monitorado”, por NOTAM, e, por consequência, todas as intenções de vôos regulares de passageiros e/ou carga assim como de rede postal estarão condicionadas a obtenção de *Slot ATC*; mantendo-se a pré-liberação para a aviação geral em operação no aeroporto, salvo restrições da autoridade de aviação civil brasileira.

No período em que um aeroporto for declarado “Monitorado, será compulsório um *Slot ATC* alocado para solicitação e/ou alteração de vôo registrado junto à autoridade de aviação civil brasileira.

A operação em um “aeroporto monitorado” será condicionada aos seguintes critérios:

- coordenação com a administração aeroportuária o uso das instalações do aeroporto de interesse e solicitar ao CGNA, o *Slot ATC*, e,
- validade do *Slot ATC* é compreendida no intervalo correspondente a 5 min. antes a 15 min. após o horário previsto, exceto se modificado pelo órgão ATC ou por condições de meteorologia adversas.

A operação em um “aeroporto monitorado” requer no preenchimento de Plano de Voo (completo ou repetitivo) a inserção de inserir no campo de “OBS” o horário fornecido pelo CGNA para operações de pouso e/ou decolagem (ex.: *RMK/DEP SBSP 2015* ou *RMK/ARR SBBR 2135* ou *RMK/DEP SBSP 2015 ARR SBBR 2135*).

Conforme ENR 1.9.2, quando um aeródromo (aeroporto) “monitorado” tiver expectativa de demanda de tráfego aéreo superior à capacidade adotada, será declarado como “coordenado”, por NOTAM, tendo, portanto, todas as suas operações de decolagem e pouso condicionadas à obtenção de *Slot ATC*. Qualquer aeroporto poderá passar à condição de “coordenado” em função de uma demanda sazonal atípica. Neste caso, os vôos registrados junto à autoridade de aviação civil brasileira terão seus horários ajustados para *Slot ATC* disponível.

No período em que um determinado aeroporto for declarado como “Coordenado”, a operação será realizada em conformidade com os dois critérios condicionantes para operação de aeroporto “monitorado” (de obtenção de *Slot ATC* via solicitação prévia ao CGNA e as validades do *Slot ATC*) e adicionalmente aos seguintes outros critérios:

- aviação geral: aeronaves que efetuam serviços aéreos especializados, de táxi aéreo e demais da aviação geral deverão solicitar o *Slot ATC* à CIS - Central integrada de Slot, do CGNA (que será ativada mediante NOTAM), por meio do site [www.cgna.gov.br] ou telefone (21-2174-7500), com antecedência mínima de 1 hora e máxima de 120 horas (5 dias) do horário desejado. O

atendimento estará condicionado à capacidade praticada do aeródromo/aeroporto e será confirmado pelo fornecimento de um código numérico precedido da sigla *SLOT ATC*, acrescida de duas letras do indicativo ICAO do aeródromo envolvido, que deverão constar no item 18 do Plano de Vôo (ex.: *RMK/CLR RJ 86145*).

- empresas de transporte aéreo que pretendam efetuar vôo doméstico ou internacional, não-regular de passageiros ou cargas (*charters/fretamentos*), deverão coordenar com a administração aeroportuária e solicitar ao CGNA o Slot ATC com antecedência mínima de 5 dias úteis da data desejada para a operação, por respectiva solicitação via internet, tendo seu atendimento condicionado à capacidade praticada do aeroporto.

São isentas de obtenção de *Slot ATC* as seguintes operações:

- situação de emergência,
- missão (salvamento e resgate) SAR,
- transporte aeromédico,
- transporte de órgãos vitais para transplante humano,
- missão de transporte de Chefes de Estado ou Governo, incluindo Governador de Unidade Federativa Brasileira,
- inspeção de vôo, e,
- operação militar.

Aeronaves que efetuam serviços aéreos especializados, de táxi-aéreo e demais da aviação geral que não tenham obtido *Slot ATC* até 1 hora antes do horário pretendido poderão solicitar um “*Slot ATC* de Oportunidade” de decolagem e/ou pouso.

A aeronave de posse de um *Slot ATC* que não apresentar Plano de Vôo no prazo previsto perderá a alocação, sendo o *slot* aproveitado como “*Slot ATC* de Oportunidade”.

Aeronave detentora de *Slot ATC* que tenham conhecimento da não utilização deste *slot* [i] com antecedência superior a 4 horas do horário previsto deverão cancelar o *Slot ATC* no site do CGNA, e [ii] inferior a 4 horas do horário previsto deverá informar a sala AIS do aeroporto coordenado ou ao órgão ATC, quando em vôo, sendo proibida a reutilização do código de alocação sem a autorização do CGNA.

Toda modificação de horário (EOBT – horário estimado de “calços fora”/ETA – horário estimado de chegada) estará condicionada a obtenção de um novo *Slot ATC*, exceto se modificado pelo órgão ATC ou por condições de meteorologia adversas (tal como aplicado para operação em aeroporto “monitorado”), ou ainda por medidas de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo.

O “*Slot ATC* de Oportunidade” para pouso será concedido no caso de cancelamento de *Slot ATC* previamente alocado para outra aeronave e/ou o fluxo de tráfego aéreo no momento permitir a operação pretendida, mediante os seguintes procedimentos:

- apresentar um Plano de Vôo para um aeroporto nas proximidades do aeroporto coordenado e no Item 18 do PLN acrescentar a seguinte observação: *RMK/OPT* indicador aeroporto coordenado (ex.: *RMK/OPT SBSP*);
- estabelecer contato com o APP sob cuja jurisdição esteja o aeroporto coordenado e reiterar sua intenção real de pouso, o qual será concedido em função do fluxo de tráfego aéreo; e,
- um “*Slot ATC* de Oportunidade” para pouso é gerenciado pelo Controle de Aproximação (APP) mediante coordenação com a Torre (TWR).

Em aeroportos tanto “Monitorado” como “Coordenado”, a operação sem *Slot ATC* ou operação fora do período de validade de um *Slot ATC*, bem como sua sistemática não utilização, será considerada Infração de Tráfego Aéreo, cuja penalidade é definida pela ANAC.

Conforme ICA 100-41, de “Regras de Alocação de *Slot* para Aviação Geral em Aeródromos Coordenados” - vigor desde 10/08/2017 -, os aeródromos coordenados são aqueles cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou

terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dia da semana, ou períodos do ano, sendo subclassificadas como:

- aeródromo coordenado Nível A – o aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada da pista, sendo, portanto, necessária a obtenção de slot para as chegadas e saídas de aeronaves. Para esse nível de coordenação, as aeronaves de asa rotativa estarão dispensadas da obrigatoriedade de alocar *slot* para suas operações.
- aeródromo coordenado Nível B – o aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada do pátio de estacionamento de aeronaves da aviação geral, sendo, portanto, necessário apenas *slot de chegada*. Dependendo da infraestrutura disponível nos aeródromos coordenados de nível B, as aeronaves de asa rotativa poderão ser dispensadas da obtenção do *slot*, somente no caso em que suas operações não causem impactos no pátio de estacionamento.
- aeródromo coordenado Nível C – aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade de prestação do ATS, em função do congestionamento da frequência da Torre de Controle de Aeródromo ou saturação de setores do espaço aéreo, sendo, portanto, necessária a obtenção de slot para as chegadas e saídas de aeronaves, inclusive para as aeronaves de asa rotativa.

Conforme definição da ANAC, “Aeroporto Coordenado” é o aeródromo “monitorado” cuja expectativa de demanda de tráfego aéreo é superior à capacidade adotada, tendo, portanto, todas as suas operações de pouso e decolagem condicionadas à obtenção de “*Slot ATC*”.

A ANAC tem publicada a Resolução nº 682 – de Regulamentação da coordenação de aeroportos e disposição sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, de 07/06/2022.

A ANAC conceitua:

- capacidade aeroportuária: medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal) podendo envolver passageiros, aeronaves, bagagens ou carga.

O operador de aeroporto é o responsável pela emissão da declaração de capacidade aeroportuária, que deverá conter os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.

A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação deverão ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo.

O operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo poderão restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária

- “*slot* aeroportuário” (*slot*): infraestrutura aeroportuária alocada pelo coordenador à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto coordenado em data e horário específicos;
- mau uso do *slot*: utilização inadequada da infraestrutura aeroportuária de um aeroporto coordenado [i] por realizar operação aérea sem a prévia alocação do *slot*, [ii] por realizar operação aérea em desacordo com as características do *slot* alocado, ou ainda, [iii] por manter *slot* alocado que não pretenda operar; e,
- temporadas: períodos de coordenação, alocação e uso da infraestrutura aeroportuária, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte), sendo que:
 - (a) os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades;

- (b) temporadas equivalentes se referem a 2 temporadas de verão consecutivas ou 2 temporadas de inverno consecutivas; e,
- (c) temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo.

A declaração de capacidade aeroportuária para cada temporada deverá ser emitida pelo operador do aeroporto até o prazo definido no calendário de atividades

A coordenação de *slots* tem como objetivo reger o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível.

A ANAC desempenha o papel de coordenador responsável pela alocação de *slots* nos aeroportos coordenados do Brasil. A atividade de coordenação de *slots* é desempenhada com independência e segue os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada.

Conforme Resolução da ANAC, para efeito da coordenação de aeródromos, aeroportos se classificam:

- aeroporto “não declarado” (nível 1): aeroporto cuja capacidade aeroportuária é geralmente adequada para atender às demandas de operações aéreas solicitadas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos.
- aeroporto “facilitado” (nível 2): aeroporto cujo nível de ocupação da capacidade aeroportuária possui potencial de congestionamento que pode ser resolvido por meio de ajustes de programação mutuamente acordados entre o operador do aeroporto e empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, ou ainda por outras circunstâncias previstas em Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

A declaração de aeroporto facilitado é um documento emitido pela Superintendência competente da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto facilitado (nível 2). A declaração de aeroporto facilitado, pela ANAC, será emitida em qualquer das seguintes circunstâncias:

- 1 - nível de ocupação da capacidade aeroportuária que não justifique sua declaração como aeroporto coordenado;
- 2 - falhas de planejamento na alocação da infraestrutura aeroportuária disponível;
- 3 - conectividade com outros aeroportos da rede; ou,
- 4 - interesse público.

A declaração de aeroporto facilitado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

A declaração de aeroporto facilitado poderá ser motivada pela ANAC ou por meio de solicitação fundamentada:

- I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- II - do operador do aeroporto; ou,
- III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto facilitado

O operador aeroportuário é responsável pela atividade prevista em aeroporto facilitado.

- aeroporto “coordenado” (nível 3): aeroporto cujo nível elevado de ocupação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, ou ainda por

outras circunstâncias previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

A declaração de aeroporto coordenado: documento emitido pela Diretoria da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto coordenado (nível 3).

A declaração de aeroporto coordenado será emitida pela ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:

- 1 - as limitações de capacidade aeroportuária sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao nível elevado de ocupação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo;
- 2 - for identificado comportamento por parte de empresas de transporte aéreo, operadores aéreos ou operador do aeroporto, ou ainda aplicada medida por parte do responsável pelo controle do espaço aéreo, que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada;
- 3 - situação emergencial;
- 4 - caso fortuito ou força maior; ou.
- V - interesse público.

A declaração de aeroporto coordenado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

A declaração de aeroporto facilitado poderá ser motivada pela ANAC ou por meio de solicitação fundamentada:

- I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- II - do operador do aeroporto; ou,
- III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto facilitado

A ANAC é a responsável pela atividade prevista em aeroporto coordenado.

Devem constar na declaração de aeroporto coordenado as seguintes informações e valores de parâmetros:

- I - nome do aeroporto;
- II - motivo da coordenação;
- III - período, dias da semana e horários que serão coordenados;
- IV - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar *slots*;
- V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de *slots*;
- VI - limitações de operação relacionadas a aspectos técnicos;
- VII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto;
- VIII - desvio tolerado em relação ao horário do *slot* alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto;
- IX - quantidade máxima de *slots* por dia para ser considerada empresa aérea entrante;
- X - percentual do banco de *slots* que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto;
- XI - faixa de alteração de horário em histórico de *slots*;
- XII - quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de *slots* no aeroporto; e,
- XIII - limite de participação percentual de *slots* no aeroporto, quando aplicável.

A Resolução nº 682 estabelece as infrações e providências administrativas às regras que prevê relativamente à operação em aeroportos coordenados. As violações ao previsto na Resolução sujeitarão o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, a serem apuradas em conformidade com o

procedimento descrito na Resolução nº 472, de 06/06/2018, ou em outros normativos que as substituam, adotando-se, para as infrações praticadas, os valores de multa dispostos no Anexo da Resolução – reproduzidas a seguir.

No caso de infrações cometidas por empresa de transporte aéreo, aplicar-se-ão as providências administrativas previstas na regulamentação vigente, independentemente da não obtenção do histórico de *slots* decorrente do monitoramento.

TABELA DE INFRAÇÕES

(VALOR DAS MULTAS PESSOA FÍSICA, EXPRESSO EM REAL)

I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
a) Manter intencionalmente <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretenda operar.	7.000	14.000	21.000	1 por <i>slot</i>
b) Realizar intencionalmente operação aérea em desacordo com as características dos <i>slots</i> alocados na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	31.500	42.000	1 por operação aérea
c) Realizar intencionalmente operação aérea sem prévia alocação dos <i>slots</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	42.000	63.000	1 por operação aérea

(VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL)

II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
a) Manter intencionalmente <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretenda operar.	12.000	21.000	30.000	1 por <i>slot</i>
b) Realizar intencionalmente operação aérea em desacordo com as características dos <i>slots</i> alocados na base de <i>slots</i> vigentes.	24.000	42.000	60.000	1 por operação aérea
c) Realizar intencionalmente operação aérea sem prévia alocação dos <i>slots</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000	1 por operação aérea

III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
Aeroporto Facilitado (nível 2) ou Aeroporto Coordenado (nível 3)				
a) Descumprir as suas obrigações elencadas nesta Resolução.	30.000	52.500	75.000	1 por descumprimento de obrigação

A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:

I - proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e não discriminatório;

II - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução;

III - dar publicidade às atividades de coordenação de aeroportos;

IV - executar o processo e os procedimentos descritos em portaria específica prevista em Resolução;

V - respeitar os parâmetros de coordenação dispostos na declaração de capacidade aeroportuária; e

VI - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de alocação de infraestrutura aeroportuária.

Os *slots* serão alocados em minutos múltiplos de 5, sendo considerado para fins de planejamento o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal aeroportuário, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente

A ANAC iniciou a atividade de alocação de *slots* em 2009, com o objetivo de aplicar ao Aeroporto de Guarulhos (GRU/SBGR) as regras internacionais utilizadas mundialmente na coordenação de aeroportos.

Desde então, a ANAC promoveu as seguintes realizações:

- Coordenação de 11 aeroportos para o período da Copa das Confederações de 2013;
- Coordenação de 5 aeroportos para o período da Jornada da Juventude de 2013;
- Coordenação de 25 aeroportos para o período da Copa do Mundo FIFA de 2014;
- Coordenação de 8 aeroportos para a temporada de Verão 2016 (S16) devido ao evento dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.

Atualmente a ANAC é responsável pela coordenação de cinco aeroportos no Brasil:

- Congonhas (CGH/SBSP), em SP – operado pela INFRAERO
- Guarulhos (GRU/SBGR), em SP – operado pela GRU Airports
- Santos Dumont (SDU/SBRJ), no RJ – operado pela INFRAERO
- Pampulha (PLU/SBBH), em Belo Horizonte/MG - operado pela CCR Airports
- Recife (REC/SBRF), em Recife/PE – operado pela AENA

Além dos “aeroportos coordenados”, existem aeroportos que foram declarados pela ANAC como “aeroportos facilitados”, cujo processo de coordenação e alocação de infraestrutura aeroportuária é realizado pelo próprio operador do aeroporto. Atualmente são oito os aeroportos facilitados:

- Galeão (GIG/SBGL), no RJ - operado pela RioGIG (Changi Airports)
- Brasília (BSB/SBBR), no DF – operado pela Inframerica
- Confins (CNF/SBCF), na região metropolitana de Belo Horizonte/MG – operado pela Confins Airports (CCR e Zurich)
- Viracopos (VCP/SBKP), em Campinas/SP - operado pela ABV
- Florianópolis (FLN/SBFL), em Florianópolis/SC – operado pela Zurich
- Porto Alegre (POA/SBPA), em Porto Alegre/RS – operado pela Fraport
- Salvador (SSA/SBSV), em Salvador – operado pela Vinci
- Fortaleza (FOR/SBFZ), em Fortaleza – operado pela Fraport