

OP-BR

Anexo II - Plano de Alternados



Edição 01 [versão 1.0]
Dezembro 2023

SISCEAB
Sistema de Controle
do Espaço Aéreo Brasileiro



Departamento
de Controle do Espaço Aéreo



CGNA
Centro de Gerenciamento
da Navegação Aérea



SUMÁRIO

PREFÁCIO	2
1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	3
1.1 FINALIDADE.....	3
1.2 ÂMBITO	3
1.3 COMPETÊNCIA.....	3
2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS	4
2.1 DEFINIÇÕES.....	4
2.2 ABREVIATURAS	4
3 COMPETÊNCIA.....	5
4 PLANO DE ALTERNADOS.....	6
4.1 GENERALIDADES.....	6
4.2 CRITÉRIOS	6
5 DISPONIBILIDADE DE VAGAS PARA ALTERNADO.....	7
5.1 DISPONIBILIDADE DE VAGAS PARA ALTERNADO COM PROCESSAMENTO DE PASSAGEIROS	7
5.2 DISPONIBILIDADE DE VAGAS PARA ALTERNADO SEM PROCESSAMENTO DE PASSAGEIROS	7
5.3 CAPACIDADE DE ATENDIMENTO POR EMPRESA AÉREA PARA ALTERNADOS	7



PREFÁCIO

O desenvolvimento do plano de alternados é uma iniciativa do DECEA, empresas aéreas e aeroportos, com o objetivo de orientar em nível estratégico as ações adotadas no nível tático no âmbito da DCC do CGNA, por ocasião de cenários operacionais com degradações que impliquem elevado número de voos alternados no SISCEAB.



1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

O presente Plano tem por finalidade orientar as ações relacionadas com a alocação de voos alternados de empresas de transporte aéreo regular em aeroportos selecionados.

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes neste Plano são de observância obrigatória e aplicam-se aos aeroportos selecionados, empresas aéreas e CGNA.

1.3 COMPETÊNCIA

Compete ao Comandante do CGNA, ao responsável pela área operacional das empresas aéreas e ao responsável pela área operacional dos aeroportos envolvidos o cumprimento do presente Plano no âmbito das respectivas organizações.

2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1 DEFINIÇÕES

Os termos e expressões abaixo relacionados, utilizados nesta Instrução, têm os significados a seguir.

2.1.1 DEGRADAÇÃO

É a redução da qualidade do serviço prestado pelo aeroporto, como por exemplo, aumento do tempo de processamento de passageiros e bagagem, em função do incremento na demanda não planejada.

2.1.2 POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

Posições delimitadas pelo operador aeroportuário em seu Plano Diretor e demais publicações aeronáuticas, sendo essas classificadas em posições de permanência em áreas de estadia e posições de permanência em áreas de manobras.

2.2 ABREVIATURAS

As abreviaturas utilizadas neste Plano têm os seguintes significados:

CGNA Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea

DCC Célula de Tomada de Decisão Colaborativa do CGNA

DECEA Departamento de Controle do Espaço Aéreo

SISCEAB Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

3 COMPETÊNCIA

3.1 Compete à DCC:

- a) Monitorar em tempo real os principais aeroportos do país quanto à meteorologia e infraestrutura;
- b) Coordenar com o Centro de Operações dos aeroportos a real disponibilidade de vagas de estacionamento de aeronaves para voos alternados;
- c) Coordenar com o Centro de Controle de Operações das empresas aéreas a alocação dos voos alternados de acordo com a disponibilidade de vagas de estacionamento e com os critérios previstos no item 0;
- d) Adotar as ações necessárias de maneira que os voos alternados causem o menor impacto possível na malha original do aeroporto definido para o voo alternado;
- e) Acompanhar a utilização das posições de estacionamento ocupadas de acordo com o planejado por ocasião da alocação;
- f) Coordenar com o Centro de Controle de Operações das empresas aéreas e com o Centro de Operações dos aeroportos alternados a saída dos voos alternados de maneira a retornar com a normalidade da malha; e
- g) monitorar o regresso das aeronaves dos aeroportos de alternativa para os aeroportos da malha original, conforme coordenação prévia estabelecida entre os entes envolvidos.

3.2 Compete ao Centro de Operações dos aeroportos e os Centros de Controle de Operações das empresas aéreas:

- a) Garantir a observância das decisões tomadas no âmbito da DCC.

3.3 Compete ao Comitê Técnico de Voos Alternados:

- a) Realizar reuniões ordinárias com o objetivo de atualizar o Plano de Alternados do SISCEAB; e
- b) Realizar reuniões extraordinárias com o objetivo de analisar eventos específicos promovendo o aperfeiçoamento do Plano.



4 PLANO DE ALTERNADOS

4.1 GENERALIDADES

4.1.1 O Plano de Alternados tem por objetivo aperfeiçoar os mecanismos de tomada de decisão colaborativa em cenários de degradação meteorológica ou de infraestrutura nos aeroportos.

NOTA: O presente Plano não tem por objetivo interferir na política de definição de alternados das empresas aéreas.

4.1.2 Na definição dos aeroportos de interesse serão observados aspectos específicos de cada período, como por exemplo, meteorologia e particularidades da malha aérea, entre outros.

4.1.3 A disponibilidade de vagas de estacionamento para voos alternados e a capacidade de atendimento por empresa aérea em cada aeroporto está disponível no Portal Operacional do CGNA na Rede Mundial de Computadores (portal.cgna.gov.br).

NOTA 1: A disponibilidade de vagas considera um tempo máximo de *turnaround* de 60 minutos.

NOTA 2: A melhor utilização da disponibilidade de vagas de estacionamento está diretamente relacionada com a capacidade de *turnaround*.

4.1.4 A disponibilidade de vagas é definida no nível estratégico e não supre a necessidade de coordenação prévia da DCC com o Centro de Operações de cada aeroporto e com o Centro de Controle de Operações de cada empresa aérea para obtenção de valores exatos em função de indisponibilidades pontuais.

4.2 CRITÉRIOS

4.2.10 processo de alocação de voos alternados deverá obedecer aos seguintes critérios gerais:

- a) Voos internacionais de empresas de transporte aéreo regular;
- b) Voos domésticos de empresas de transporte aéreo regular;
- c) Voos de empresas aéreas que possuem HUB no aeroporto;
- d) Existência de recursos materiais e humanos da empresa aérea para atendimento ao voo no aeroporto; e
- e) Alocação por código de referência de aeronaves.

NOTA: Os critérios previstos neste item devem servir como referência para tomada de decisão colaborativa quanto à alocação dos voos alternados não havendo hierarquia entre eles.

5 DISPONIBILIDADE DE VAGAS PARA ALTERNADO

Anexo A – Disponibilidade de Vagas para Alternados

	Vagas	C/ PAX sem Degradação	C/ PAX com Degradação	S/ PAX sem Degradação	S/ PAX com Degradação
00:00 – 00:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
01:00 – 01:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
02:00 – 02:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
03:00 – 03:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
04:00 – 04:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
05:00 – 05:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
06:00 – 06:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
07:00 – 07:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
08:00 – 08:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
09:00 – 09:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
10:00 – 10:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
11:00 – 11:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
12:00 – 12:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
13:00 – 13:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
14:00 – 14:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
15:00 – 15:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
16:00 – 16:59LT	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*	10 / 5*
17:00 – 17:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
18:00 – 18:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
19:00 – 19:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
20:00 – 20:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
21:00 – 21:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
22:00 – 22:59LT	6**	6**	6**	6**	6**
23:00 – 23:59LT	6**	6**	6**	6**	6**

* valores referentes às vagas disponíveis para aeronaves categorias D ou E

** valores independentes do mix (Categorias C, D ou E)

Obs.: Caso os valores com degradação sejam maiores que os sem degradação deverão ser justificados.



5.1 DISPONIBILIDADE DE VAGAS PARA ALTERNADO COM PROCESSAMENTO DE PASSAGEIROS

Anexo B – Disponibilidade de vagas para Alternados com Processamento de Passageiros

HORA ZULU	VAGAS TOTAIS										C/ PAX sem Degradação *									C/ PAX com Degradação **													
	PÁTIO 1					PÁTIO 2					TECA			PÁTIO 1			PÁTIO 2			TECA			PÁTIO 1			PÁTIO 2			TECA				
	PONTE		REMOTA			PONTE		REMOTA			REMOTA			PONTE		REMOTA	REMOTA	PONTE		REMOTA	REMOTA	PONTE		REMOTA	REMOTA	PONTE		REMOTA	REMOTA	PONTE		REMOTA	REMOTA
	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	
00:00 – 00:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3			
01:00 – 01:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3			
02:00 – 02:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3			
03:00 – 03:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3			
04:00 – 04:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3			
05:00 – 05:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3			
06:00 – 06:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5			
07:00 – 07:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5			
08:00 – 08:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5			
09:00 – 09:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5			
10:00 – 10:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5			
11:00 – 11:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5			
12:00 – 12:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	2	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5			
13:00 – 13:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	2	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5			
14:00 – 14:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	2	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5			
15:00 – 15:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5			
16:00 – 16:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5			
17:00 – 17:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5			
18:00 – 18:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5			
19:00 – 19:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5			
20:00 – 20:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5			
21:00 – 21:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5			
22:00 – 22:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5			
23:00 – 23:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5			

* Quantitativo baseado na capacidade de atendimento das cias aéreas em CNF. Entende-se por capacidade: *staff*, suporte de rampa etc.

** Valor com percentual reduzido para aceite da degradação do nível de serviço.



5.2 DISPONIBILIDADE DE VAGAS PARA ALTERNADO SEM PROCESSAMENTO DE PASSAGEIROS

Anexo C – Disponibilidade de vagas para Alternados sem Processamento de Passageiros

HORA ZULU	VAGAS TOTAIS									S/ PAX sem Degradação									S/ PAX com Degradação **												
	PÁTIO 1				PÁTIO 2				TECA			PÁTIO 1				PÁTIO 2				TECA			PÁTIO 1			PÁTIO 2			TECA		
	PONTE		REMOTA		PONTE		REMOTA		REMOTA	PONTE		REMOTA		PONTE	REMOTA		REMOTA	PONTE		REMOTA		PONTE	REMOTA		PONTE	REMOTA		REMOTA			
	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	C	D/E	
00:00 – 00:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	
01:00 – 01:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	
02:00 – 02:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	
03:00 – 03:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	
04:00 – 04:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	
05:00 – 05:59LT	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	1	0	2	0	3	0	6	1	0	1	3	0	5	0	6	2	11	2	0	3	
06:00 – 06:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	
07:00 – 07:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	
08:00 – 08:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	
09:00 – 09:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	
10:00 – 10:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	
11:00 – 11:59LT	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	0	0	6	0	11	2	0	5	
12:00 – 12:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	2	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	
13:00 – 13:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	2	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	
14:00 – 14:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	2	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	
15:00 – 15:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	
16:00 – 16:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	
17:00 – 17:59LT	0	0	5	0	6	2	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	6	1	0	3	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	
18:00 – 18:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5	
19:00 – 19:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5	
20:00 – 20:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5	
21:00 – 21:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5	
22:00 – 22:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5	
23:00 – 23:59LT	0	0	5	0	6	0	11	2	0	5	0	0	0	0	3	0	3	1	0	3	0	0	0	0	6	0	7	2	0	5	

* Quantitativo baseado na capacidade de atendimento das cias aéreas em CNF. Entende-se por capacidade: staff, suporte de rampa etc.

** Valor com percentual reduzido para aceite da degradação do nível de serviço.

5.3 CAPACIDADE DE ATENDIMENTO POR EMPRESA AÉREA PARA ALTERNADOS

Anexo D – Capacidade de Atendimento por Empresa Aérea para Alternados

	GOL		LATAM		AZUL	
	C/ PAX	S/ PAX	C/ PAX	S/ PAX	C/ PAX	S/ PAX
00:00 – 00:59LT	5	5	2	2	2	3
01:00 – 01:59LT	5	5	2	2	2	3
02:00 – 02:59LT	2	3	2	2	2	3
03:00 – 03:59LT	2	3	2	2	2	3
04:00 – 04:59LT	2	3	2	2	2	3
05:00 – 05:59LT	5	5	2	2	2	3
06:00 – 06:59LT	5	5	2	2	2	3
07:00 – 07:59LT	4	5	2	2	2	4
08:00 – 08:59LT	4	5	2	2	2	4
09:00 – 09:59LT	4	5	2	2	2	4
10:00 – 10:59LT	5	5	2	2	2	4
11:00 – 11:59LT	5	5	2	2	3	4
12:00 – 12:59LT	3	5	2	2	2	4
13:00 – 13:59LT	3	5	2	2	3	4
14:00 – 14:59LT	3	5	2	2	2	4
15:00 – 15:59LT	3	5	2	2	2	4
16:00 – 16:59LT	5	5	2	2	2	4
17:00 – 17:59LT	5	5	2	2	2	4
18:00 – 18:59LT	5	5	2	2	2	4
19:00 – 19:59LT	5	5	2	2	3	4
20:00 – 20:59LT	5	5	2	2	2	4
21:00 – 21:59LT	5	5	2	2	2	2
22:00 – 22:59LT	5	5	2	2	3	4
23:00 – 23:59LT	5	5	2	2	2	4