

## 1. PROCEDIMENTOS A-CDM

### 1.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) adota o conceito A-CDM em suas operações e, portanto, os seguintes procedimentos deverão ser observados nas operações de solo no aeródromo.

É mandatório, para a operação no aeródromo, a contratação de “ground handling” conforme disposto na AIP BRASIL.

### 1.2. DEFINIÇÕES

#### **Horário Alvo De Calços Fora (TOBT)**

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

#### **Horário Alvo de Aprovação de Acionamento dos Motores (TSAT)**

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

#### **Horário Calculado de Decolagem pelo Órgão ATFM (CTOT)**

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

#### **Horário Estimado de Pouso (ELDT)**

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

#### **Horário Real de Início de Embarque (ASBT)**

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

## **Plataforma de Compartilhamento de Informações A-CDM (ACISP)**

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

### **1.3. ACESSO À PLATAFORMA ACISP DO AERÓDROMO**

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

### **1.4. APRESENTAÇÃO DOS VOOS NA PLATAFORMA ACISP**

#### ***1.4.1 ARRIVALS***

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

#### ***1.4.2 DEPARTURES***

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

### **1.5. VALIDAÇÃO DE PLANO DE VOO**

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

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

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

1.5.4 Nos casos em que houver divergências entre os dados do plano de voo x slot aeroportuário conforme mencionado no item 3.1, a plataforma ACISP exibirá uma mensagem restritiva.

#### 1.6. RESPONSABILIDADES DO OPERADOR DA AERONAVE

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1.6.9 Até o horário de confirmação do TOBT, o usuário poderá alterar esse horário quantas vezes for necessário.
- 1.6.10 Qualquer inserção de novo TOBT só será aceita com antecedência mínima de 30 minutos em relação ao horário proposto.
- 1.6.11 Caso seja encaminhada uma mensagem CHG ou DLA ao Órgão AIS, que transforme um TOBT (anteriormente válido) em inválido (-15/+45 minutos do EOBT), será exibida uma mensagem de alerta na plataforma ACISP para correção do usuário e o TOBT não será confirmado.
- 1.6.12 Caso exista uma ou mais mensagens CDM restritivas para o voo, o TOBT não será confirmado. Nessa condição, o usuário deverá corrigir a situação restritiva e inserir um novo TOBT com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos em relação ao horário proposto.
- 1.6.13 Após a confirmação do TOBT (TOBT -30 min), o sistema de pré-sequenciamento de partida (PDS) emitirá o TSAT de acordo com os critérios de priorização estabelecidos.
- 1.6.14 Se o TSAT não for emitido até 5 (cinco) minutos após a confirmação do TOBT, o usuário deverá entrar em contato com o CCO GRU.
- 1.6.15 Caso o operador, após receber o TSAT, perceba a impossibilidade de cumprir o TOBT e queira ajustar o seu horário, poderá fazê-lo sem prejuízo do TSAT, desde que o horário do TOBT proposto seja anterior ao TSAT já emitido.
- 1.6.16 Qualquer inserção de novo TOBT só será aceita com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos em relação ao horário proposto.
- 1.6.17 Caso a alteração ocorra para um novo TOBT posterior ao TSAT já emitido, o sistema alocará um novo TSAT de acordo com a disponibilidade do aeródromo.
- 1.6.18 Modificações no TOBT para horários posteriores ao TSAT, com a consequente perda deste, terão sua prioridade reduzida para efeitos de ordenamento de tráfego, de forma a não prejudicar as aeronaves posteriores que estão cumprindo seus respectivos TSAT.
- 1.6.19 O voo com CTOT será tratado pelo sistema com o objetivo de cumprir a janela de decolagem alocada pelo Órgão ATFM (NO).
- 1.6.20 Caso um horário de CTOT seja estabelecido pelo NO, a plataforma apresentará um TSAT imediatamente, independente do horário de confirmação do TOBT. Nesse caso, se

posteriormente for inserido um TOBT com um horário proposto para depois do TSAT já estabelecido, este será alterado para um novo TSAT e a medida CTOT será removida.

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

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

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

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

1.6.25 O acionamento dos motores e/ou *push-back* deverá ser iniciado em até 5 minutos após sua autorização.

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

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

## 1.7. RESPONSABILIDADES DO ÓRGÃO ATC DO AEROPORTO

1.7.1 O Órgão ATC do aeroporto buscará emitir a aprovação de acionamento dos motores dentro da janela de TSAT +/- 5 minutos, sujeita às coordenações de tráfego necessárias.

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

1.7.3 O Órgão ATFM buscará emitir o CTOT com antecipação mínima de 2 (duas) horas do EOBT do plano voo, para planejamento do Órgão do ATC.

1.7.4 Caso o acionamento dos motores e/ou *push-back* não seja iniciado em até 5 minutos após sua autorização, o Órgão ATC poderá revogar o TSAT, conforme legislação em vigor.

## 1.8. RESPONSABILIDADES DO CCO DO AEROPORTO

1.8.1 O CCO do aeroporto auxiliará os operadores de aeronaves/GH para solução dos eventuais problemas de discrepância entre voos, conforme mencionado no item 1.6.12.

1.8.2 Nas ocasiões onde o operador da aeronave (AO) atualize o CCO GRU (AOC) sobre as alterações de enlace entre os voos (trilho) em sua malha aérea, o AOC atualizará imediatamente essas informações em seu banco de dados (AODB) para atualização do ACISP.

1.8.3 O CCO do aeroporto é o responsável pela administração da plataforma ACISP, verificando o funcionamento e coordenando sua utilização junto ao Órgão ATC local.

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

## 1.9. EXCEÇÕES A-CDM

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

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

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

#### 1.10. CONTINGÊNCIAS

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

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

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

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

#### 1.11. ORIENTAÇÕES GERAIS

1.11.1 Contatos:

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

1.11.2 Para maiores informações sobre a operação A-CDM em SBGR, consulte AIC N41/20 ou acesse [www.acdm.com.br](http://www.acdm.com.br).