



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DIRETORIA
ATA DA REUNIÃO REALIZADA EM 11 DE DEZEMBRO DE 2007

Aos onze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e sete, às dezoito horas e trinta minutos, a Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, reuniu-se, em conferência telefônica (art. 5ºA do Regimento Interno), com a presença do Senhor Diretor **Alexandre Gomes de Barros** na sede da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, localizada no Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas Concessionárias – Lote 05 – Brasília-DF, e dos Senhores Diretores **Allemander J. Pereira Filho** e **Marcelo Pacheco dos Guaranys**, presentes no Edifício Santos Dumont, situado na Rua Santa Luzia, nº. 651, Castelo, Rio de Janeiro - RJ, que acórdão: **1)** Outorga autorização para explorar serviços aéreos especializados na modalidade aeroagrícola à empresa CENTENO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA, conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/93881/98. **2)** Outorga autorização para explorar serviços aéreos especializados na modalidade aeroagrícola à empresa FORT AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 60800.016273/2006-86. **3)** Outorga renovação para explorar serviços aéreos especializados na modalidade aeroagrícola à empresa AERO AGRÍCOLA SANTOS DUMONT LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/0044/76. **4)** Outorga nova autorização para explorar serviços aéreos especializados na modalidade aeroagrícola à empresa AERO AGRÍCOLA GERAIS LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/12695/97. **5)** Outorga renovação para explorar serviços aéreos especializados na modalidade aeroagrícola à empresa LAAG AVIAÇÃO

AGRÍCOLA, conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/95169/01. 6) Outorga renovação de autorização para operar serviço de táxi aéreo à empresa MEDSUL TÁXI AÉREO LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/94669/00. 7) Outorga autorização para operar serviço de táxi aéreo à empresa MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/2682/77. 8) Outorga renovação de autorização para operar serviço de táxi aéreo à empresa TÁXI AÉREO CONFIANÇA LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/94816/01. 9) Outorga nova autorização para operar serviço de táxi aéreo à empresa ATLANTA TÁXI AÉREO LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/16570/72. 10) Outorga autorização para operar serviço de táxi aéreo à empresa SOCIEDADE DE TÁXI AÉREO WESTON LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/3901/67. 11) Outorga nova autorização para operar serviço de táxi aéreo à empresa REALI TÁXI AÉREO LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/12756/97. 12) Outorga autorização para operar serviço aéreo especializado à empresa TVCOP SERVIÇOS AÉREOS ESPEC. LTDA., conforme o que consta dos autos do processo nº 07-01/94165/01. 13) Após consulta ao Comando da Aeronáutica e à INFRAERO, aprova o pedido de HOTRAN anexo a esta Ata. 14) Fica instaurada Consulta Pública para edição de orientações, estabelecendo uma nova estrutura de tarifas aeroportuárias que permita uma gestão mais eficiente de demanda em relação à capacidade no âmbito de alguns aeroportos brasileiros, cujo texto está anexo a esta Ata. 15) Aprova a celebração dos convênios entre a ANAC e os aeroclubes: Veranópolis/RS (Processo nº 60800.054871/2007-34), Montenegro/RS (Processo nº 60.800.054879/2007-09), Novo Hamburgo/RS (Processo nº 60.800.054864/2007-32), Erechim/RS (Processo nº 60.850.015148/2007-44), Bento Gonçalves/RS (Processo nº 60.800.054876/2007-67), Rio Grande do Sul/RS (Processo nº

60.800.054882/2007-14), Carazinhos/RS (Processo nº 60.800.054885/2007-58), Santa Maria/RS (Processo nº 60.800.054889/2007-36), Caxias do Sul/RS (Processo nº 60.800.054856/2007-96), Santa Cruz do Sul (Processo nº 60.800.054867/2007-76), Eldorado do Sul/RS (Processo nº 60.800.050992/2007-15). 16) Fica autorizada a aquisição dos bens objeto dos seguintes procedimentos administrativos: processo nº 60800.53621/2007-87; processo nº 60800.053426/2007-57. 17) É autorizada a contratação dos serviços objeto dos procedimentos administrativos a seguir relacionados: processo nº 60800.42999/2007-55; Processo nº 60800.059122/2007-01; Processo nº 60800.059122/2007-01; Processo nº 60800.053426/2007-57. 18) Aprova a indicação de servidores para ocupar cargos comissionados na ANAC, conforme relação anexa a esta Ata. Nada mais havendo, foram encerrados os trabalhos às vinte horas do dia onze de dezembro do ano de dois mil e sete, após o que foi lavrada esta Ata, que é por todos os Diretores lida e assinada.



ALLEMANDER J. PEREIRA FILHO

Diretor



ALEXANDRE GOMES DE BARROS

Diretor



MARCELO PACHECO DOS GUARANY'S

Diretor

ANEXO I

Ata de Reunião de Diretoria realizada em 11 de dezembro de 2007

CÓDIGO	NOME DO SERVIDOR	ORIGEM
CGE I	ALVARO IBALDO BITTENCOURT	SEM VÍNCULO
CGE III	PAULO HENRIQUE DE NORONHA LUZ TRINDADE	SEM VÍNCULO
CGE III	PAULA BICUDO DE CASTRO MAGALHÃES	MINISTÉRIO DA FAZENDA
CGE IV	FRANCISCA FRANCINEIDE BATISTA FERREIRA	AGU
CGEIV	FAUSTO CÉSAR ALVIM RÊGO	SEM VÍNCULO
CGE I	ANDERSON RIBEIRO CORREIA	ITA
CGE IV	MARCELO LEANDRO FERREIRA	BNDES
CGE III	MAURO SANTOS PIMENTEL	SEM VÍNCULO
CGE II	DALIDE BARBOSA ALVES CORREA	CEF
CGE II	LENIR DE MORAES	MINISTÉRIO DA FAZENDA





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DA DIRETORIA

Empresa: TRIP LINHAS AÉREAS.
Nº. do pedido: OF. HDQDE-049/07 DE 18 OUT 2007.
Entrada na COMCLAR: 19 OUT 2007.
Vigência: 19 NOV 2007.

HOTRAN TIB 125-00: CURITIBA – FOZ DO IGUAÇU - CURITIBA

Implementação do HOTRAN, com os vôos TIB 5420 e TIB 5421, com 05 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA						ASS	ARPT	CHEG	PART
TIB	5420	AT43	2	3	4	5	6		045	SBCT	(*)	0935
										SBFI	1055	(**)

(*) Aeronave chega a Curitiba, vôo TRIP 5410, pouso previsto para 09h05 min, procedente de Londrina.

(**) Decolagem de Foz do Iguaçu, vôo TRIP-5421, prevista para 16h45min, com destino à Curitiba.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA						ASS	ARPT	CHEG	PART
TIB	5421	AT43	2	3	4	5	6		045	SBFI	(*)	1645
										SBCT	1805	(**)

(*) Aeronave chega a Foz do Iguaçu, vôo TRIP 5420, previsto para 10h55min, procedente de Curitiba.

(**) Decolagem de Curitiba, vôo TRIP-5411, prevista para 19h45 min, com destino à Londrina.

2) VÔOS EXISTENTES:



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

2.1) - Trecho: CURITIBA – FOZ DO IGUAÇÚ - CURITIBA

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1850	B733	2	3	4	5	6	S	D		141	SBCT	SBFI	1220	1330
TAM	3887	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBCT	SBFI	1245	1345
ONE	6122	F100	2	3	4	5	6				100	SBCT	SBFI	1445	1550
GLO	1631	B738	2	3	4	5	6		D		187	SBCT	SBFI	2325	0035
GLO	1630	B738	2	3	4	5	6	S			187	SBFI	SBCT	0600	0700
GLO	1851	B733	2	3	4	5	6	S	D		141	SBFI	SBCT	1355	1455
ONE	6123	F100	2	3	4	5	6				100	SBFI	SBCT	1410	1515
TAM	3886	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBFI	SBCT	1628	1728

2) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos para o trecho CURITIBA – FOZ DO IGUAÇÚ - CURITIBA.

3) Interesse público: Idem.

4) Infra-estrutura: Disponível.

5) Parecer:

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 03;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 04;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 05;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 10, onde informa não haver



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de CURITIBA – SBCT e FOZ DO IGUAÇÚ - SBFJ de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o **nada a opor** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 11;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: a) O vôo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; b) A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de vôo; c) A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); d) O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; e) As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do vôo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento

aprovado); e) O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 12;

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 13;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), as Especificações Operativas (E. O.) da empresa não contém, como base secundária de manutenção a localidade de Foz do Iguaçu, entretanto, foi considerado, para este parecer, as rotas autorizadas da E. O. que consta Foz do Iguaçu, conforme constante às fls. 16; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TIB 125-00**, sendo a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atender a ligação CURITIBA – FOZ DO IGUAÇU – CURITIBA.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: VRG LINHAS AÉREAS.
Nº. do pedido: VRG - 139/07 DE 01 OUT 2007.

Entrada na COMCLAR: 01 OUT 2007.
Vigência: 01 NOV 2007.

HOTRAN VRN 380-00: GALEÃO – BRASÍLIA – CONFINES (e volta) e GALEÃO – CONFINES - GALEÃO.

Inclusão de HOTRAN, com os vôos **VRN 2082, 2083, 2084 e 2085**, com 07 frequências cada.

1) VÔOS SOLICITADOS:

VÔOS INCLUIDOS:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
VRN	2082	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	(1)	2100
											SBBR	2245	2315
											SBCF	0025	(2)

(1) VRN-2082 – A aeronave chega em SBGL às 19:30 no vôo VRN-2343, às 21:00 assume o vôo VRN-2082 com destino a SBCF. (2) Ao chegar em SBCF aeronave pernoitará e assumirá às 06:50 o vôo VRN-2083.

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
VRN	2083	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBCF	(3)	0650
											SBBR	0800	0830
											SBGL	1010	(4)

(3) VRN-2083 – A aeronave chega em SBCF às 00:25 no vôo VRN-2082 e assume o vôo VRN-2083 às 06:50 com destino à SBGL. (4) Em sua chegada a SBGL a aeronave assumirá o vôo VRN-2342 às 10:40 com destino a SBFN.

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
VRN	2084	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	(1)	2030
											SBCF	2130	(2)

(1) VRN-2084 – A aeronave chega em SBGL às 19:50 no vôo VRN-2205, às 20:30 assume o vôo VRN-2084 com destino a SBCF. (2) Ao chegar em SBCF aeronave pernoitará e assumirá às 07:30 o vôo VRN-2085.



**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS**

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
VRN	2085	B733	2	3	4	5	6	S	D		136	SBCF	(3)	0730
												SBGL	0830	(4)

(3) VRN-2085 – A aeronave chega em SBCF às 21:30 no voo VRN-2084 e assume o voo VRN-2085 às 07:30 com destino à SBGL. (4) Em sua chegada a SBGL a aeronave assumirá o voo VRN-2204 às 09:00 com destino a SBGL.

2) OFERTA EXISTENTE NO TRECHO GALEÃO – BRASÍLIA – CONFINES (e volta) e GALEÃO – CONFINES - GALEÃO.

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1786	B737	2	3	4	5	6	S			144	SBGL	SBBR	0730	0910
TAM	3744	A320	2	3	4	5	6	S			162	SBGL	SBBR	0730	0919
GLO	1974	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	0830	1015
BRB	1124	B733	2	3	4	5	6				138	SBGL	SBBR	0900	1040
TAM	3832	A319	2	3	4	5	6	S			132	SBGL	SBBR	0950	1131
GLO	1866	B738	2	3	4	5	6	S	D		178	SBGL	SBBR	1000	1144
WEB	6711	B733	2	3		5	6				136	SBGL	SBBR	1025	1215
TAM	3820	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBGL	SBBR	1045	1229
GLO	1900	B733	2	3	4	5	6				141	SBGL	SBBR	1100	1245
TAM	3822	A320	2	3	4	5	6		D		174	SBGL	SBBR	1200	1343
GLO	1694	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	1335	1520
TAM	3836	A319	2	3	4	5	6		D		132	SBGL	SBBR	1440	1615
GLO	1722	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	1630	1815
GLO	1760	B733	2	3	4	5	6		D		141	SBGL	SBBR	1735	1920
TAM	3448	A320	2	3	4	5	6		D		174	SBGL	SBBR	1815	2000
BRB	1126	B733							D		138	SBGL	SBBR	1820	2000
GLO	1782	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	1905	2105
TAM	3598	A320	2	3	4	5	6		D		162	SBGL	SBBR	1945	2129
GLO	1820	B738	2	3	4	5	6	S	D		187	SBGL	SBBR	2200	2345

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1821	B738	2		3	4	5	6	S	D	187	SBBR	SBGL	0700	0845
GLO	1783	B737	2		3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	0740	0920
TAM	3599	A320	2		3	4	5	6	S	D	162	SBBR	SBGL	0831	1010
GLO	1761	B737	2		3	4	5	6	S		144	SBBR	SBGL	0940	1120
TAM	3449	A320	2		3	4	5	6	S		174	SBBR	SBGL	0945	1125
GLO	1721	B737	2		3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	1120	1305
TAM	3835	A319	2		3	4	5	6	S		132	SBBR	SBGL	1214	1355
WEB	6710	B733	2		3		5	6			136	SBBR	SBGL	1245	1430
GLO	1901	B733	2		3	4	5	6			141	SBBR	SBGL	1315	1455
TAM	3823	A320	2		3	4	5	6		D	174	SBBR	SBGL	1545	1720
GLO	1693	B737	2		3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	1550	1735
TAM	3833	A319	2		3	4	5	6		D	132	SBBR	SBGL	1655	1840
TAM	3827	A320	2		3	4	5	6		D	174	SBBR	SBGL	1729	1910
BRB	1125	B733	2		3	4	5	6		D	138	SBBR	SBGL	1840	2020



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

GLO	1867	B738	2	3	4	5	6	S	D	178	SBBR	SBGL	1909	2045
GLO	1787	B733	2	3	4	5	6		D	141	SBBR	SBGL	1950	2135
TAM	3745	A320	2	3	4	5	6		D	162	SBBR	SBGL	2015	2150
GLO	1975	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	2130	2315

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3855	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBBR	SBCF	0630	0735
TAM	3849	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBBR	SBCF	0700	0803
GLO	1653	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBBR	SBCF	0709	0820
GLO	1596	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBBR	SBCF	0930	1040
GLO	1689	B737	2	3	4	5	6		D	144	SBBR	SBCF	1105	1215
GLO	1857	B737						S		144	SBBR	SBCF	1112	1220
TAM	3839	A320							D	174	SBBR	SBCF	1500	1605
TAM	3845	A320	2	3	4	5	6			174	SBBR	SBCF	1550	1655
TAM	3371	A320	2	3	4	5	6			174	SBBR	SBCF	1752	1900
TAM	3601	A320						S	D	174	SBBR	SBCF	1752	1900
ONE	6151	F100	2	3	4	5	6			100	SBBR	SBCF	1840	1950
TAM	3841	A320	2	3	4	5	6			174	SBBR	SBCF	1840	1950
TAM	3843	A320						S	D	174	SBBR	SBCF	1840	1950
GLO	1803	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBCF	1845	1955

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3840	A320	2	3	4	5	6			174	SBCF	SBBR	0815	0930
TAM	3842	A320						S	D	174	SBCF	SBBR	0815	0926
GLO	1698	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCF	SBBR	0920	1035
ONE	6150	F100	2	3	4	5	6			100	SBCF	SBBR	0925	1045
TAM	3370	A320	2	3	4	5	6			174	SBCF	SBBR	1000	1114
TAM	3600	A320						S	D	174	SBCF	SBBR	1000	1114
GLO	1802	B737	2	3	4	5	6		D	144	SBCF	SBBR	1205	1320
TAM	3838	A320							D	174	SBCF	SBBR	1645	1750
TAM	3844	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBCF	SBBR	1740	1900
GLO	1597	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBCF	SBBR	1930	2050
TAM	3854	A320	2	3	4	5	6		D	174	SBCF	SBBR	2030	2140
GLO	1652	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBCF	SBBR	2200	2315

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
WEB	6734	B733						S		136	SBGL	SBCF	0600	0710
GLO	1880	B737	2	3	4	5	6	S		144	SBGL	SBCF	0700	0755
GLO	1692	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBCF	0800	0900
TAM	3370	A320	2	3	4	5	6			174	SBGL	SBCF	0840	0935
TAM	3600	A320						S	D	174	SBGL	SBCF	0840	0935
ONE	6108	F100	2	3	4	5	6			100	SBGL	SBCF	0900	1005
GLO	1822	B738	2	3	4	5	6	S	D	184	SBGL	SBCF	1030	1130
TAM	3378	A320						S		174	SBGL	SBCF	1200	1300
GLO	1748	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGL	SBCF	1225	1320
TAM	3372	A320	2	3	4	5	6			174	SBGL	SBCF	1250	1350
TAM	3138	F100						S	D	108	SBGL	SBCF	1300	1400
GLO	1930	B733	2	3	4	5	6		D	141	SBGL	SBCF	1540	1640

**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS**

GLO	1746	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGL	SBCF	1800	1855
GLO	1913	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBCF	1940	2040
TAM	3382	A320	2	3	4	5	6		D	174	SBGL	SBCF	2110	2210
GLO	1732	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBCF	2200	2300
EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1703	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCF	SBGL	0630	0730
TAM	3383	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBCF	SBGL	0700	0800
GLO	1745	B737							D	144	SBCF	SBGL	0840	0940
GLO	1912	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCF	SBGL	0930	1030
GLO	1749	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBCF	SBGL	1105	1200
GLO	1823	B738	2	3	4	5	6	S	D	184	SBCF	SBGL	1220	1320
TAM	3379	A320						S		174	SBCF	SBGL	1325	1425
GLO	1931	B733	2	3	4	5	6		D	141	SBCF	SBGL	1410	1510
TAM	3373	A320	2	3	4	5	6			174	SBCF	SBGL	1500	1600
GLO	1747	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBCF	SBGL	1635	1730
WEB	6723	B733							D	136	SBCF	SBGL	1730	1840
TAM	3139	F100						S	D	108	SBCF	SBGL	1750	1850
ONE	6109	F100	2	3	4	5	6			100	SBCF	SBGL	1910	2010
TAM	3371	A320	2	3	4	5	6			174	SBCF	SBGL	1930	2025
TAM	3601	A320						S	D	174	SBCF	SBGL	1930	2025
GLO	1733	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCF	SBGL	2015	2125
GLO	1881	B737	2	3	4	5	6		D	144	SBCF	SBGL	2335	0035
GLO	1703	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCF	SBGL	0630	0730

3) Interesse do usuário: Beneficiado com aumento de oferta nos trechos GALEÃO – BRASÍLIA – CONFINS (e volta) e GALEÃO – CONFINS - GALEÃO.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

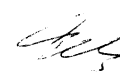
6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contêm as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 15;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 06;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls. 05, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GUARULHOS - SBGR), SALVADOR – SBSV, GALEÃO – SBGL, BRASÍLIA – SBBR, CONFINS – SBCF e MANAUS (SBEG), de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência







AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 08;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 12;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 07;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), por estar em conformidade com a legislação em vigor, baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 13;

Considerando o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; e que a empresa deve alocar os seguintes slots, conforme constante às fls. 18; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

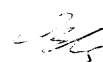
Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **VRN 380-00**, **sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.**

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento de demanda do mercado dos trechos GALEÃO – BRASILIA – CONFINS / GALEÃO – CONFINS, com 07 frequências semanais.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, **sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.**





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

HOTRAN VRN 381-00: GALEÃO – BRASÍLIA – MANAUS (e volta).

Inclusão de **HOTRAN**, com os vôos **VRN 2204 e 2205**, com 07 frequências cada.

1) VÔOS SOLICITADOS:

VÔOS INCLUIDOS:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
VRN	2204	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	(1)	0900
											SBBR	1045	1115
											SBEG	1405	(2)

(1) VRN-2204 – A aeronave chega em SBGL às 08:30 no vôo VRN-2085, às 09:00 assume o vôo VRN-2204 com destino a SBEG. (2) Ao chegar em SBEG aeronave assumirá às 14:45 o vôo VRN-2205.

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
VRN	2205	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBEG	(3)	1445	
											SBBR	1730	1810	
											SBGL	1950	(4)	

(3) VRN-2205 – A aeronave chega em SBEG às 14:05 no vôo VRN-2204 e assume o vôo VRN-2205 às 14:45 com destino a SBGL. (4) Em sua chegada a SBGL a aeronave assumirá o vôo VRN-2084 às 20:30 com destino a SBCF.

2) OFERTA EXISTENTE NO TRECHO GALEÃO – BRASÍLIA – MANAUS (e volta).

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1786	B737	2	3	4	5	6	S			144	SBGL	SBBR	0730	0910
TAM	3744	A320	2	3	4	5	6	S			162	SBGL	SBBR	0730	0919
GLO	1974	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	0830	1015
BRB	1124	B733	2	3	4	5	6				138	SBGL	SBBR	0900	1040
TAM	3832	A319	2	3	4	5	6	S			132	SBGL	SBBR	0950	1131
GLO	1866	B738	2	3	4	5	6	S	D		178	SBGL	SBBR	1000	1144
WEB	6711	B733	2	3		5	6				136	SBGL	SBBR	1025	1215
TAM	3820	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBGL	SBBR	1045	1229
GLO	1900	B733	2	3	4	5	6				141	SBGL	SBBR	1100	1245
TAM	3822	A320	2	3	4	5	6		D		174	SBGL	SBBR	1200	1343
GLO	1694	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	1335	1520
TAM	3836	A319	2	3	4	5	6		D		132	SBGL	SBBR	1440	1615
GLO	1722	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGL	SBBR	1630	1815
GLO	1760	B733	2	3	4	5	6		D		141	SBGL	SBBR	1735	1920
TAM	3448	A320	2	3	4	5	6		D		174	SBGL	SBBR	1815	2000

**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS**

BRB	1126	B733							D	138	SBGL	SBBR	1820	2000
GLO	1782	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBBR	1905	2105
TAM	3598	A320	2	3	4	5	6		D	162	SBGL	SBBR	1945	2129
GLO	1820	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	SBBR	2200	2345

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1821	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBBR	SBGL	0700	0845
GLO	1783	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	0740	0920
TAM	3599	A320	2	3	4	5	6	S	D	162	SBBR	SBGL	0831	1010
GLO	1761	B737	2	3	4	5	6	S		144	SBBR	SBGL	0940	1120
TAM	3449	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBBR	SBGL	0945	1125
GLO	1721	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	1120	1305
TAM	3835	A319	2	3	4	5	6	S		132	SBBR	SBGL	1214	1355
WEB	6710	B733	2	3		5	6			136	SBBR	SBGL	1245	1430
GLO	1901	B733	2	3	4	5	6			141	SBBR	SBGL	1315	1455
TAM	3823	A320	2	3	4	5	6		D	174	SBBR	SBGL	1545	1720
GLO	1693	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	1550	1735
TAM	3833	A319	2	3	4	5	6		D	132	SBBR	SBGL	1655	1840
TAM	3827	A320	2	3	4	5	6		D	174	SBBR	SBGL	1729	1910
BRB	1125	B733	2	3	4	5	6		D	138	SBBR	SBGL	1840	2020
GLO	1867	B738	2	3	4	5	6	S	D	178	SBBR	SBGL	1909	2045
GLO	1787	B733	2	3	4	5	6		D	141	SBBR	SBGL	1950	2135
TAM	3745	A320	2	3	4	5	6		D	162	SBBR	SBGL	2015	2150
GLO	1975	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBGL	2130	2315

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1959	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBEG	0835	1130
TAM	3744	A320	2	3	4	5	6	S		162	SBBR	SBEG	1000	1250
TAM	3752	A320							D	162	SBBR	SBEG	1000	1250
ONE	6318	B763	2	3	4	5	6		D	212	SBBR	SBEG	1120	1400
GLO	1866	B738	2	3	4	5	6	S	D	178	SBBR	SBEG	1215	1510
TAM	3542	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBBR	SBEG	2006	2256
GLO	1782	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBEG	2135	0030

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3543	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBEG	SBBR	0410	0655
GLO	1783	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBEG	SBBR	0420	0710
ONE	6319	B763	2	3	4	5	6		D	212	SBEG	SBBR	1525	1800
GLO	1867	B738	2	3	4	5	6	S	D	178	SBEG	SBBR	1540	1830
TAM	3753	A320						S		162	SBEG	SBBR	1645	1927
TAM	3745	A320	2	3	4	5	6		D	162	SBEG	SBBR	1650	1940
GLO	1975	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBEG	SBBR	1810	2100

3) Interesse do usuário: Beneficiado com aumento de oferta nos trechos GALEÃO – BRASÍLIA – MANAUS (e volta).

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contêm as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 15;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 06;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls. 05, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GUARULHOS - SBGR), SALVADOR – SBSV, GALEÃO – SBGL, BRASILIA – SBBR, CONFINS – SBCF e MANAUS (SBEG), de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais

devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 08;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 12;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 07;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), por estar em conformidade com a legislação em vigor, baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 13;

Considerando o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; e que a empresa deve alocar os seguintes slots ATC: 10:46 381-00 139-07 VRN2204 SBGL SBBR; 11:16 381-00 139/07 VRN2204 SBBR SBEG; 17:31 381-00 139/07 VRN2205 SBEG SBBR; 18:10 381-00 139/07 VRN2205 SBBR SBGL, conforme constante às fls. 9 e 18; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **VRN 381-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento de demanda do mercado dos trechos GALEÃO – BRASILIA – MANAUS, com 07 frequências semanais.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que, a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: GOL LINHAS AÉREAS
Nº. do pedido: CA-3420/07-SAOQP DE 30 JUL 2007
Entrada na COMCLAR: 30 JUL 2007
Vigência: 01 SET 2007
Informação de trilha: Anexo ao Documento

Aditamento: CA-3611/07-SAOQP DE 16 AGO 2007
Entrada na COMCLAR: 16 AGO 2007
Vigência: 01 SET 2007

Aditamento: CA-4013/07-SAOQP DE 25 SET 2007
Entrada na COMCLAR: Em 27 SET 2007
Vigência: Em 01 SET 2007

Informação de trilha: E-mail s/nº DE 23 AGO 2007

HOTRAN GLO-361-00: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – GALEÃO (e volta)
GALEÃO – PORTO ALEGRE (e volta)
GALEÃO – CAMPINAS (e volta)

- Implantação dos vôos **GLO-1950/GLO-1951/GLO-1952/GLO-1953, GLO-1956 e GLO-1957**, com 07 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1950	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSJ	(*)	0640
											SBGL	0730	(**)

(*) – A aeronave chega a São José dos Campos (SBSJ), vôo GLO 1951, pouso previsto para as 23h:20min procedente do Galeão (SBGL) do dia anterior e pernoita.

(**) – A aeronave decola do Galeão (SBGL), vôo GLO 1952, previsto para as 08h:00min com destino a Porto Alegre (SBPA).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1952	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	(*)	0800
											SBPA	1000	(**)

(*) – A aeronave chega ao Galeão (SBGL), vôo GLO 1950, pouso previsto para as 07h:30min procedente de São José dos Campos (SBSJ).



(**) – A aeronave decola de Porto Alegre (SBPA), voo GLO 1953, previsto para as 10h:30min com destino ao Galeão (SBGL).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1953	B738	2	3	4	5	6	S	D	187		SBPA	(*)	1030
												SBGL	1230	(**)

(*) – A aeronave chega a Porto Alegre (SBPA), voo GLO 1952, pouso previsto para as 10h:00min procedente do Galeão (SBGL).

(**) – A aeronave decola do Galeão (SBGL), voo GLO 1956, previsto para as 13h:00min com destino a Campinas (SBKP).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1956	B738	2	3	4	5	6	S	D	187		SBGL	(*)	1300
												SBKP	1400	(**)

(*) – A aeronave chega ao Galeão (SBGL), voo GLO 1953, pouso previsto para as 12h:30min procedente de Porto Alegre (SBPA).

(**) – A aeronave decola de Campinas (SBKP), voo GLO 1957, previsto para as 15h:00min com destino ao Galeão (SBGL).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1957	B738	2	3	4	5	6	S	D	187		SBKP	(*)	1500
												SBGL	1600	(**)

(*) – A aeronave chega a Campinas (SBKP), voo GLO 1956, pouso previsto para as 14h:00min procedente do Galeão (SBGL).

(**) – A aeronave decola do Galeão (SBGL), voo GLO 1954, previsto para as 17h:30min com destino a Porto Alegre (SBPA).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1951	B738	2	3	4	5	6	S	D	187		SBGL	(*)	2230
												SBSJ	2320	(**)

(*) – A aeronave chega ao Galeão (SBGL), voo GLO 1955, pouso previsto para as 22h:00min procedente de Porto Alegre (SBPA).



(**) – A aeronave chega a São José dos Campos (SBSJ) pernoita e no dia seguinte decola, voo GLO 1950, previsto para as 06h:40min com destino ao Galeão (SBGL).

2) QUADRO DE VÔOS EXISTENTES:

2.1) Vôos existentes no trecho SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – GALEÃO (e volta)

Atualmente não existe o atendimento pelo transporte aéreo regular para o trecho SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – GALEÃO – SÃO JOSÉ DOS CAMPOS.

2.2) Vôos existentes no trecho GALEÃO – PORTO ALEGRE (e volta)

VÔOS EXISTENTES													
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO
BRB	1002	B733	2	3	4	5	6		D	138	SBGL	SBPA	2055 2235
GLO	1804	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBPA	0950 1150
GLO	1892	B737	2	3	4	5	6			144	SBGL	SBPA	1525 1725
TAM	3411	F100	2	3	4	5	6	S	D	108	SBGL	SBPA	0945 1155
TAM	3197	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBPA	2150 2350
TAM	3413	F100	2	3	4	5	6	S	D	108	SBGL	SBPA	0645 0855
WEB	6700	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	SBPA	0800 1000

VÔOS EXISTENTES													
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO
BRB	1003	B733	2	3	4	5	6	S		138	SBPA	SBGL	0630 0830
GLO	1805	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBPA	SBGL	1920 2110
GLO	7469	B738	2	3	4	5	6	S		184	SBPA	SBGL	0800 0950
GLO	1893	B737	2	3	4	5	6			144	SBPA	SBGL	1750 1950
TAM	3196	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBPA	SBGL	0615 0805
TAM	3410	F100	2	3	4	5	6	S	D	108	SBPA	SBGL	1220 1420
WEB	6701	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBPA	SBGL	1830 2020
WEB	6733	B733					6			136	SBPA	SBGL	2215 0005

2.3) Vôos existentes no trecho GALEÃO – CAMPINAS (e volta)

VÔOS EXISTENTES													
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO
GLO	1695	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBKP	0950 1050
GLO	1735	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBKP	2120 2230
GLO	1842	B738	2	3	4	5	6		D	184	SBGL	SBKP	1750 1900
ONE	6320	F100							D	100	SBGL	SBKP	2050 2200
ONE	6329	F100	2	3	4	5	6			100	SBGL	SBKP	2050 2200
TAM	3831	F100	2	3	4	5	6		D	108	SBGL	SBKP	2015 2115
TAM	3087	A320	2	3	4	5	6			162	SBGL	SBKP	1520 1620

VÔOS EXISTENTES													
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO
GLO	1724	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBKP	SBGL	0840 0940
GLO	1696	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBKP	SBGL	1730 1830
GLO	1843	B738	2	3	4	5	6		D	184	SBKP	SBGL	1920 2020
ONE	6321	F100						S		100	SBKP	SBGL	0720 0840
ONE	6328	F100	2	3	4	5	6			100	SBKP	SBGL	0720 0830

TAM	3082	A320	2	3	4	5	6			162	SBKP	SBGL	1235	1335
TAM	3830	F100	2	3	4	5	6	S		108	SBKP	SBGL	0815	0915

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos nos trechos GALEÃO – PORTO ALEGRE – GALEÃO e GALEÃO – CAMPINAS – GALEÃO; e com o atendimento pelo transporte aéreo regular para o trecho GALEÃO – SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – GALEÃO.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 28 e 57;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 19, 45;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls. 51 e 58, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls. 51 e 58, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GALEÃO – SBGL, PORTO ALEGRE – SBPA, SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SBSJ e CAMPINAS – SBKP de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtilco de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtilco de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil

qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 47 e 55;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 10 e 56;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 08, 43 e 52;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 03, 20 e 60;

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos

monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 61; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **GLO-361-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

- Implantação dos vôos GLO-1950/GLO-1951/GLO-1952/GLO-1953/GLO-1956/GLO-1957, nos trechos S. JOSE DOS CAMPOS – GALEÃO (e volta), GALEÃO PORTO ALEGRE (e volta), GALEÃO – CAMPINAS (e volta), com 07 frequências cada.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.



ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: GOL LINHAS AÉREAS
Nº. do pedido: CA-3635/07-SAOQP DE 17 AGO 2007
Entrada na COMCLAR: Em 17 AGO 2007
Vigência: Em 01 OUT 2007

ADITAMENTO: Doc. CA-3751/07-SAOQP DE 30 AGO 2007
Entrada na COMCLAR: Em 30 AGO 2007
Alteração data vigência: Em 11 OUT 2007

ADITAMENTO: Doc. CA-3819/07-SAOQP DE 04 SET 2007
Entrada na COMCLAR: Em 05 SET 2007
Vigência: Em 11 OUT 2007

ADITAMENTO: Doc. CA-4148/07-SAOQP DE 28 SET 2007
Entrada na COMCLAR: Em 28 SET 2007
Vigência: Em 11 OUT 2007

PEDIDO DE TRILHO: E-mail 727 DE 10 AGO 07

HOTRAN GLO-366-00: GUARULHOS – NAVEGANTES (e volta).

Inclusão do **HOTRAN** e dos **vôos GLO-1904/1905**, com sete (07) freqüências semanais cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1904	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGR	(*)	1040	
											SBNF	1140	(**)	

(*) A aeronave procedente do GLO1905 pernoita em SBGR e assume o vôo GLO-1904 às 10:40 com destino à SBNF onde pousará às 11:40.

(**) A Aeronave chega no vôo GLO-1904 às 11:40 para assumir o vôo GLO-1905 às 18:30 com destino à SBGR onde pousará às 19:30. A aeronave pernoitará em SBGR.




PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1905	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBNF	(*)	1830	
											SBGR	1930	(**)	

(*) A Aeronave chega no voo GLO-1904 às 11:40 para assumir o voo GLO-1905 às 18:30 com destino SBGR onde pousará às 19:30. A aeronave pernoitará em SBGR.

(**) A aeronave pernoita em SBGR e assume o voo GLO-1904 às 10:40 com destino à SBNF onde pousará às 11:40.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) – Trechos: GUARULHOS – NAVEGANTES – GUARULHOS

Nas etapas citadas não há atendimento pelo transporte aéreo regular.

3) Interesse do usuário: Os usuários das etapas solicitadas serão beneficiados com a ligação.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls.09 e 43;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 05, 17 e 37;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 38, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GUARULHOS – SBGR e, NAVEGANTES – SBNF de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha

para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 39;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 08, 27, 44;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls.10, 24 e 41;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O vôo pretendido está conforme o previsto

nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 23, 31 e 44;

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; porém, **deverão ser respeitados os seguintes SLOT GLO-1904 DEP SBGR 10:43 e GLO-1905 ARR SBGR 19:30**, conforme constante às fls. 34; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **GLO-366-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do **HOTRAN** para atendimento à ligação **GUARULHOS – NAVEGANTES - GUARULHOS**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que, a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: GOL
Nº. do pedido: CA-3636/07-SAOQP DE 17 AGO 2007.
Entrada na COMCLAR: 17 AGO 2007.
Aditamento: CA-4146/07-SAOQP DE 28 SET 2007.
Entrada na COMCLAR: 28 SET 2007.
Aditamento: CA-4161/07-SAOQP DE 02 OUT 2007.
Entrada na COMCLAR: 02 OUT 2007.
Vigência: 15 OUT 2007.

HOTRAN GLO 365-00: GUARULHOS – FLORIANÓPOLIS – GUARULHOS
FLORIANÓPOLIS – BRASÍLIA – SALVADOR –
MACEIÓ (e volta).

Inclusão de **HOTRAN** com os vôos **GLO 1922, 1923, 1924 e 1925**, com 07 frequências cada.

1) VÔOS PROPOSTOS:

INCLUSÃO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1922	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGR	(*)	0705	
											SBFL	0800	(**)	

(*) Aeronave de pernoite, chega em Guarulhos, vôo GLO-1923, pouso previsto para 23h:20min., procedente de Florianópolis (SBFL).

(**) Decolagem de Florianópolis, vôo GLO-1924, prevista para 08h:30min., com destino à Brasília (SBBR).

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1923	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBFL	(*)	2200	
											SBGR	2320	(**)	

(*) Aeronave chega em Florianópolis, vôo GLO-1925, pouso previsto para 21h:20min., procedente de Brasília.

(**) Aeronave pernoita em Guarulhos e assume o vôo GLO-1922.

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
-----	-----	------	------------	--	--	--	--	--	--	--	-----	------	------	------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

GLO	1924	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBFL	(*)	0830
											SBBR	1005	1050
											SBSV	1240	1305
											SBMO	1405	(**)

(*) Aeronave chega em Florianópolis, vôo GLO-1922, pouso previsto para 08h:00min., procedente de Guarulhos.

(**) Decolagem de Maceió, vôo GLO-1925, prevista para 14h:40min., com destino à Salvador.

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1925	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBMO	(*)	1440	
											SBSV	1540	1610	
											SBBR	1822	1930	
											SBFL	2120	(**)	

(*) Aeronave chega em Maceió, vôo GLO-1924, pouso previsto para 14h:05min., procedente de Salvador.

(**) Decolagem de Florianópolis, vôo GLO-1923, prevista para 22h:00min., com destino à Guarulhos.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) TRECHO GUARULHOS – FLORIANÓPOLIS – GUARULHOS.

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3415	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBGR	SBFL	0810	0915
GLO	1908	B733	2	3	4	5	6	S	D		141	SBGR	SBFL	1220	1320
ONE	6172	F100	2	3	4	5	6			D	100	SBGR	SBFL	2125	2235
GLO	1646	B738	2	3	4	5	6	S	D		177	SBGR	SBFL	2135	2235
TAM	3177	A319	2	3	4	5	6			D	144	SBGR	SBFL	2210	2325

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3176	A319	2	3	4	5	6	S			144	SBFL	SBGR	0620	0730
ONE	6173	F100	2	3	4	5	6	S			100	SBFL	SBGR	0655	0805
GLO	1647	B738	2	3	4	5	6	S	D		177	SBFL	SBGR	0830	0930
GLO	1909	B733	2	3	4	5	6	S	D		141	SBFL	SBGR	1620	1720
TAM	3414	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBFL	SBGR	2015	2120

2.2) TRECHO FLORIANÓPOLIS – BRASÍLIA – FLORIANÓPOLIS

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3068	F100							D	108	SBFL	SBBR	0645	0855	
TAM	3072	F100	2	3	4	5	6	S		108	SBFL	SBBR	0645	0855	
ONE	6100	F100	2	3	4	5	6			100	SBFL	SBBR	0805	1030	

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3069	F100						S		108	SBBR	SBFL	2028	2245
TAM	3073	F100	2	3	4	5	6		D	108	SBBR	SBFL	2028	2245

2.3) TRECHO BRASÍLIA – SALVADOR – BRASÍLIA.

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1765	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBBR	SBSV	0920	1110
TAM	3566	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBBR	SBSV	1000	1145
BRB	1070	B733	2	3	4	5	6			138	SBBR	SBSV	1116	1250
TAM	3564	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBBR	SBSV	2155	2340
GLO	1714	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBBR	SBSV	2200	2350

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1715	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBSV	SBBR	0700	0850
TAM	3565	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBBR	0720	0915
GLO	1613	B738	2	3	4	5	6		D	187	SBSV	SBBR	1325	1510
BRB	1071	B733	2	3	4	5	6			138	SBSV	SBBR	1630	1810
TAM	3567	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBBR	1725	1920
GLO	1764	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	SBBR	1910	2100

2.4) TRECHO SALVADOR – MACEIÓ - SALVADOR.

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1606	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSV	SBMO	0030	0225
TAM	3178	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBMO	0055	0155
TAM	3376	A320	2	3	4	5	6		D	174	SBSV	SBMO	0145	0235

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3377	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBMO	SBSV	0310	0405
GLO	1607	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBMO	SBSV	0550	0645
TAM	3179	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBMO	SBSV	0645	0745
ONE	6329	F100	2	3	4	5	6			100	SBMO	SBSV	1510	1730

3) **Interesse do usuário:** Beneficiado com novos serviços nos trechos GUARULHOS – FLORIANÓPOLIS – GUARULHOS e FLORIANÓPOLIS – BRASÍLIA – SALVADOR – MACEIÓ (e volta).

4) **Interesse público:** Idem.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 04, 20;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 05;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, sendo que, no Aeroporto de Maceió, a aeronave poderá ser posicionada em área remota, conforme constante às fls. 07, 17 e 21;

Considerando o **nada a opor** da Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária (SIE), e que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 10;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 11;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O vôo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de vôo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo

com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 12;

Considerando o **parecer de alocação de SLOT ATC voo GLO1925 ARR SBBR 18:30/DEP 19:40, demais voos sem alteração**, do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 22; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **GLO-365-00**, sendo que a empresa deverá alocar o SLOT ATC voo GLO1925 ARR SBBR 18:30/DEP 19:40, conforme recomendação do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA e no Aeroporto de Maceió, a aeronave poderá ser posicionada em área remota, de acordo com informação da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica – INFRAERO.

A data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento às ligações **GUARULHOS – FLORIANÓPOLIS – GUARULHOS E FLORIANÓPOLIS – BRASÍLIA – SALVADOR – MACEIÓ (VOLTA)**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que a empresa deverá alocar o SLOT ATC voo GLO1925 ARR SBBR 18:30/DEP 19:40, conforme recomendação do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA e no Aeroporto de Maceió, a aeronave poderá ser posicionada em área remota, de acordo com informação da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica – INFRAERO.

A data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: GOL LINHAS AÉREAS
Nº. do pedido: CA-4018/07-SAOQP DE 25 SET 2007
Entrada na COMCLAR: Em 26 SET 2007
Vigência: Em 16 OUT 2007

HOTRAN GLO-367-00: GALEÃO - PORTO ALEGRE - GALEÃO

- **Implantação** dos vôos **GLO-1954/GLO-1955**, com 07 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1954	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	(*)	1730	
											SBPA	1930	(**)	

(*) Aeronave chega no Galeão, vôo GLO-1957, pouso previsto para 16h:00 min. procedente de Campinas (SBKP).

(**) Decolagem de Porto Alegre, vôo GLO-1955, previsto para 20h:00 min. com destino ao Galeão.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1955	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBPA	(*)	2000	
											SBGL	2200	(**)	

(*) Aeronave chega em Porto Alegre, vôo GLO-1954, pouso previsto para 19h:30 min. procedente do Galeão.

(**) Decolagem do Galeão, vôo GLO-1951, previsto para 22h:30 min. com destino a São José dos Campos (SBSJ).

2) QUADRO DE VÔOS EXISTENTES:

2.1) Trecho: GALEÃO – PORTO ALEGRE - GALEÃO

		VÔOS EXISTENTES												
EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT		HORÁRIO
BRB	1002	B733	2	3	4	5	6		D	138	SBGL	SBPA	2055	2235
GLO	1804	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBPA	0950	1150
GLO	1892	B737	2	3	4	5	6			144	SBGL	SBPA	1525	1725
TAM	3411	F100	2	3	4	5	6	S	D	108	SBGL	SBPA	0945	1155
TAM	3197	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBPA	2150	2350
TAM	3413	F100	2	3	4	5	6	S	D	108	SBGL	SBPA	0645	0855
WEB	6700	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	SBPA	0800	1000

VÔOS EXISTENTES														
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT		HORÁRIO	
BRB	1003	B733	2	3	4	5	6	S			138	SBPA	SBGL	0630	0830
GLO	1805	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBPA	SBGL	1920	2110
GLO	7469	B738	2	3	4	5	6	S			184	SBPA	SBGL	0800	0950
GLO	1893	B737	2	3	4	5	6				144	SBPA	SBGL	1750	1950
TAM	3196	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBPA	SBGL	0615	0805
TAM	3410	F100	2	3	4	5	6	S	D		108	SBPA	SBGL	1220	1420
WEB	6701	B733	2	3	4	5	6	S	D		136	SBPA	SBGL	1830	2020
WEB	6733	B733					6				136	SBPA	SBGL	2215	0005

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos nos trechos GALEÃO – PORTO ALEGRE – GALEÃO.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o nada opor da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP; conforme constante às fls. 03;

Considerando o nada a opor da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista que em levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir na presente data, crédito exigível contra a empresa; conforme constante às fls 04;

Considerando o nada a opor da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 05;

Considerando o parecer da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o pedido está em conformidade com as legislações em vigor, naquilo que se refere a Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº. 107-1004A – Controle de Acesso Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 06;

Considerando o parecer favorável da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica –INFRAERO, quanto a capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls 08;

Considerando o nada a opor da AERONAVEGABILIDADE – AIR 121 (SSO); pela a empresa atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas

contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades solicitadas, conforme constante às fls 09;

Considerando o parecer favorável de Operações – OPS 121 (SSO) por estar em conformidade com a legislação em vigor, baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 10;

Considerando o nada a opor, do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB, conforme constante às fls 11;

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **GLO-367-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo por parte da Diretoria Colegiada..

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento à ligação **GALEÃO – PORTO ALEGRE – GALEÃO**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo por parte da Diretoria Colegiada.

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: GOL LINHAS AÉREAS
Nº. do pedido: CA-4176/07-SAOQP DE 04 OUT 2007
Entrada na COMCLAR: 04 OUT 2007
Vigência: 04 NOV 2007

HOTRAN GLO 362-00: GUARULHOS – CAMPO GRANDE - GUARULHOS

Implantação dos vôos **GLO-1942/1943**, com 02 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1942	B737	2						S	144	SBGR	(*)	2145
											SBCG	2310	(**)

(*) A aeronave chega a Guarulhos, vôo GLO-7489, pouso previsto para 20h10min. procedente de Porto Alegre

(**) Pernoite da aeronave, decolagem de Campo Grande, vôo GLO-1943, prevista para 08h00min com destino à Guarulhos.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1943	B737		3					D	144	SBCG	(*)	0800
											SBGR	0930	(**)

(*) A aeronave chega a Campo Grande, vôo GLO-1942, pouso previsto para 21h:30 min. procedente de Guarulhos.

(**) Decolagem de Guarulhos, vôo GLO-1648, prevista para 11h:10 min. com destino à Confins.

2) QUADRO DE VÔOS EXISTENTES:

2.1) Trecho: GUARULHOS – CAMPO GRANDE - GUARULHOS

		VÔOS EXISTENTES											
EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO
TAM	3804	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBCG	0900 1040
GLO	1624	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGR	SBCG	1020 1205
GLO	1625	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCG	SBGR	1900 2030
TAM	3805	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBCG	SBGR	1945 2125

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos nos trechos GUARULHOS – CAMPO GRANDE – GUARULHOS.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 05;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: a) O vôo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; b) A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de vôo; c) A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); d) O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; e) As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do vôo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); e) O vôo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 07;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 09, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GUARULHOS – SBGR e CAMPO GRANDE - SBCG de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo

operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 10;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 11;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 12;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls.13;

Considerando que o HOTRAN **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 14; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **GLO-362-00**, sendo a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento à ligação **GUARULHOS – CAMPO GRANDE - GUARULHOS**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que, A data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

ASSUNTO:

PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DA DIRETORIA

Empresa:

GOL LINHAS AÉREAS

Nº. do pedido:

CA-4291/07-SAOQP DE 22 OUT 2007

Entrada na COMCLAR:

22 OUT 2007

Vigência:

01 DEZ 2007

Nº. do pedido:

CA-4324/07-SAOQP DE 30 OUT 2007

Entrada na COMCLAR:

30 OUT 2007

Vigência:

01 DEZ 2007

**HOTRAN GLO 369-00: Guarulhos – Porto Alegre – Guarulhos
Porto Alegre – Curitiba – Confins – Curitiba – Porto Alegre**

Implantação dos vôos GLO-1944/1945/1948/1949, com 07 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1945	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBPA	(*)	1940	
											SBGR	2110	(**)	

(*) A aeronave chega a Porto Alegre, vôo GLO-1949, previsto para 19h15min, procedente de Curitiba.

(**) A aeronave chega a Guarulhos e pernoita, decolagem, vôo GLO 1944, previsto para 11h00min com destino a Porto Alegre.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1944	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGR	(*)	1100	
											SBPA	1240	(**)	

(*) Aeronave de pernoite, chega em Guarulhos, vôo GLO 1945, prevista 21h10min, procedente de Porto Alegre.

(**) Decolagem de Porto Alegre, vôo GLO-1948, prevista para 13h10min com destino à Curitiba.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1948	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBPA	(*)	1310	
											SBCT	1410	1435	
											SBCF	1555	(**)	

(*) A aeronave chega a Porto Alegre, vôo GLO-1944, prevista para 12h40min, procedente de Guarulhos.

(**) Decolagem de Confins, vôo GLO 1949, prevista para 16h20min, com destino a Curitiba.





PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
GLO	1949	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBCF	(*)	1620
												SBCT	1745	1815
												SBPA	1915	(**)

(*) A aeronave chega a Confins, vôo GLO-1948, prevista para 15h40min, procedente de Curitiba.

(**) Decolagem de Porto Alegre, vôo GLO-1945, prevista para 19h40min, com destino à Guarulhos.

2) QUADRO DE VÔOS EXISTENTES:

2.1) Trecho: GUARULHOS – PORTO ALEGRE - GUARULHOS

		VÔOS EXISTENTES													
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3867	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	174	SBGR	SBPA	0430	0605
GLO	1663	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBGR	SBPA	0510	0640
TAM	3181	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	174	SBGR	SBPA	0750	0930
GLO	1862	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBGR	SBPA	1600	1730
BRB	1000	B734	2	3	4	5	6		D	158	158	SBGR	SBPA	2040	2200
TAM	3151	A321	2	3	4	5	6		D	220	220	SBGR	SBPA	2200	2335
VRN	2126	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	136	SBGR	SBPA	2205	2335
VRN	2127	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	136	SBPA	SBGR	0520	0650
TAM	3150	A321	2	3	4	5	6	S		220	220	SBPA	SBGR	0630	0805
BRB	1001	B734	2	3	4	5	6	S		158	158	SBPA	SBGR	0700	0820
GLO	1829	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBPA	SBGR	1340	1510
TAM	3198	A321	2	3	4	5	6	S	D	220	220	SBPA	SBGR	1915	2100
TAM	3866	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	174	SBPA	SBGR	2310	0040
GLO	1662	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBPA	SBGR	2355	0125

2.2) Trecho: PORTO ALEGRE – CURITIBA – PORTO ALEGRE

		VÔOS EXISTENTES													
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3170	A321							D	220	220	SBPA	SBCT	0535	0635
GLO	1910	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBPA	SBCT	0610	0710
WEB	6711	B733	2	3		5	6			136	136	SBPA	SBCT	0715	0815
GLO	1838	B737							D	144	144	SBPA	SBCT	0720	0820
GLO	1836	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	141	SBPA	SBCT	0900	1005
ONE	6163	F100	2	3	4	5	6			100	100	SBPA	SBCT	0925	1035
TAM	3082	A320	2	3	4	5	6			162	162	SBPA	SBCT	0955	1055
WEB	6713	B733		3				S	D	136	136	SBPA	SBCT	1030	1130
WEB	6721	B733	2		4	5	6			136	136	SBPA	SBCT	1030	1130
TAM	3832	A320	2	3	4	5	6			174	174	SBPA	SBCT	1120	1220
GLO	1696	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBPA	SBCT	1450	1550
ONE	6385	F100	2	3	4	5	6			100	100	SBPA	SBCT	1615	1725
GLO	1493	B737	2	3	4	5	6		D	144	144	SBPA	SBCT	1740	1850
ONE	6165	F100	2	3	4	5	6		D	100	100	SBPA	SBCT	1920	2030

GLO	1832	B733	2	3	4	5	6		D	141	SBPA	SBCT	2230	2330
GLO	1833	B733	2	3	4	5	6	S		141	SBCT	SBPA	0725	0835
ONE	6162	F100	2	3	4	5	6			100	SBCT	SBPA	0750	0900
ONE	6384	F100	2	3	4	5	6			100	SBCT	SBPA	1205	1315
GLO	1695	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCT	SBPA	1225	1325
GLO	1492	B737	2	3	4	5	6		D	144	SBCT	SBPA	1550	1700
WEB	6710	B733	2	3		5	6			136	SBCT	SBPA	1650	1800
WEB	6712	B733			4			S	D	136	SBCT	SBPA	1650	1800
TAM	3431	A320							D	174	SBCT	SBPA	1705	1805
TAM	3833	A320	2	3	4	5	6			174	SBCT	SBPA	1705	1805
ONE	6164	F100	2	3	4	5	6		D	100	SBCT	SBPA	1745	1855
WEB	6720	B733	2		4	5	6			136	SBCT	SBPA	2050	2150
WEB	6732	B733							D	136	SBCT	SBPA	2050	2150
GLO	1837	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBCT	SBPA	2055	2205
GLO	1911	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCT	SBPA	2305	0010
TAM	3171	A321						S		220	SBCT	SBPA	2320	0020

2.3) Trecho: CURITIBA – CONFINS - CURITIBA

		VÔOS EXISTENTES												
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1910	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCT	SBCF	0735	0905
GLO	1911	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBCF	SBCT	2110	2240

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos nos trechos **GUARULHOS – PORTO ALEGRE – GUARULHOS, PORTO ALEGRE – CURITIBA – PORTO ALEGRE e CURITIBA – CONFINS – CURITIBA.**

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls.03;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 08, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GUARULHOS – SBGR, PORTO ALEGRE – SBPA, CURITIBA – CBCT e CONFINS – SBCF de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02

(dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 09;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: a) O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; b) A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; c) A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); d) O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; e) As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); e) O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 11;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls.15;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 19;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 20;

Considerando o parecer do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea - CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; entende que a solicitação da empresa se deve aos ajustes da INFRAERO, porém, devido à demanda do aeroporto de Cumbica, bem como da TMA-SP, **deverão ser respeitados os seguintes SLOT ATC: GLO1944 DEP SBGR 11:17 e GLO1945 ARR SBGR 21:08; demais vôos sem alteração**, conforme constante às fls. 21; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **GLO-369-00** sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento à ligação **GALEÃO - GUARULHOS - GALEÃO**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que, tendo em vista a recomendação apresentada pelo CENTRO DE GERENCIAMENTO DE NAVEGAÇÃO AÉREA - CGNA, deverão ser respeitados os seguintes slot ATC: GLO1944 DEP SBGR 11H:17MIN. e GLO1945 ARR SBGR 21H:08MIN, a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS

Nº. do pedido: Of. CETT 105/07 DE 18 SET 07
Entrada na COMCLAR: 18 SET 2007
Vigência: 29 OUT 2007

Aditamento: Of. CETT 111/07 DE 16 OUT 07
Entrada na COMCLAR: 19 OUT 2007
Vigência: 29 OUT 2007

Informação de trilha: Of. CETT 106/07 DE 19 SET 07

HOTRAN PTB 126-00: RIBEIRÃO PRETO – SANTOS DUMONT (e volta)

Inclusão do HOTRAN com os vôos PTB 1468 / 1469 e PTB 1476 / 1477 de 06 frequências cada.

2) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
PTB	1468	E120	2	3	4	5	6	S		030	SBRP	(*)	0650
											SBRJ	0807	(**)

(*) A aeronave de pernoite, chega a Ribeirão Preto, vôo PTB 1477, pouso previsto para as 22h:34 min procedente de Santos Dumont (SBRJ).

(**) Decolagem de Santos Dumont, vôo PTB 1469, previsto para as 08h:37 min com destino a Ribeirão Preto.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
PTB	1469	E120	2	3	4	5	6	S		030	SBRJ	(*)	0837
											SBRP	1005	(**)

(*) A aeronave chega a Santos Dumont, vôo PTB 1468, pouso previsto para as 08h:07 min procedente de Ribeirão Preto.

(**) Decolagem de Ribeirão Preto, vôo PTB 1470, previsto para as 10h:20 min com destino a Brasília (SBBR).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
PTB	1476	E120	2	3	4	5	6		D	030	SBRP	(*)	1925
											SBRJ	2042	(**)

(*) A aeronave chega a Ribeirão Preto, vôo PTB 1475, pouso previsto para as 19h:10 min procedente de Brasília.

(**) – A aeronave decola do Santos Dumont, vôo PTB 1477, previsto para as 21h:07 min com destino a Ribeirão Preto (SBRP).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
PTB	1477	E120	2	3	4	5	6		D	030	SBRJ	(*)	2107
											SBRP	2234	(**)

(*) A aeronave chega a Santos Dumont, vôo PTB 1476, pouso previsto para as 20h:42 min procedente de Ribeirão Preto.

(**) Pernoite de aeronave, decola de Ribeirão Preto, vôo PTB 1468, previsto para as 06h:50 min com destino ao Santos Dumont.

3) QUADRO DE VÔOS EXISTENTES:

3.1) TRECHO RIBEIRÃO PRETO – SANTOS DUMONT – RIBEIRÃO PRETO

		VÔOS EXISTENTES											
EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT		HORÁRIO
TTL	5580	AT43	2	3	4	5	6			047	SBRP	SBRJ	0915 1031
TTL	5582	AT43							S	047	SBRP	SBRJ	1020 1137
TTL	5584	AT43							D	047	SBRP	SBRJ	2000 2115
TTL	5583	AT43							S	047	SBRJ	SBRP	0830 0945
TTL	5581	AT43	2	3	4	5	6		D	047	SBRJ	SBRP	1759 1915

4) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos no trecho RIBEIRÃO PRETO – SANTOS DUMONT – RIBEIRÃO PRETO.

5) Interesse público: Idem.

6) Infra-estrutura: Favorável.

7) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 04 e 23;

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 06;

Considerando o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 09;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 11;

Considerando o parecer **favorável** da Aeronavegabilidade 135 (SSO), por atender a legislação em vigor, conforme constante às fls. 12;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OPS 135 (SSO), a solicitação, atende satisfatoriamente aos requisitos de operação, conforme constante às fls. 16 e 19;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 22, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de BRASÍLIA – SBBR, GUARULHOS - SBGE, RIBEIRÃO PRETO – SBRP, SANTOS DUMONT – SBRJ e FRANCA - SIMK de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por

turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 25; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **PTB-126-00**, por não contrariar os preceitos da Portaria nº 187/DGAC, de 08 de março de 2005, quanto às ligações envolvendo o Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento a ligação **RIBEIRÃO PRETO – SANTOS DUMONT – RIBEIRÃO PRETO**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, por não contrariar os preceitos da Portaria nº 187/DGAC, de 08 de março de 2005, quanto às ligações envolvendo o Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação do processo pela Diretoria Colegiada.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa: **TAM LINHAS AÉREAS**
Nº. do pedido: **SAODU-239/07 DE 25 OUT 2007**
Entrada na COMCLAR: **Em 25 OUT 2007**
Vigência: **Em 26 NOV 2007**

HOTRAN TAM-288-00: **GOIÂNIA - BRASÍLIA (e volta)**

- **Inclusão dos vôos** TAM-3586 e TAM-3587 com sete (07) frequências semanais cada.

1 VÔOS SOLICITADOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3586	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGO	(*)	1720	
											SBBR	1800	(**)	

(*) TAM 3586 aeronave vem do TAM 3587 pouso em GOIANIA (SBGO) as 16:40, decolando para BRASILIA (SBBR), onde pernoita.

(**) decola como vôo TAM-3587, às 16:00, com destino à GOIÂNIA (SBGO).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3587	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBBR	(*)	1600	
											SBGO	1640	(*)	

TAM 3587 aeronave vem do pernoite em BRASILIA (SBBR), e decola no TAM 3586 previsto para 17:20.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) - Trecho: GOIÂNIA – BRASÍLIA (e volta)

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1494	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBGO	SBBR	2030	2110
GLO	1874	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	144	SBGO	SBBR	0815	0845
GLO	1658	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	141	SBGO	SBBR	1220	1300
ONE	6186	F100	2	3	4	5	6			100	100	SBGO	SBBR	1000	1040
ONE	6395	F100	2	3	4	5	6			100	100	SBGO	SBBR	1730	1800
SLX	6400	C208	2	3	4	5	6			009	009	SBGO	SBBR	0905	1005
TAM	3578	F100	2	3	4	5	6			108	108	SBGO	SBBR	0930	1010
TAM	3580	F100						S	D	108	108	SBGO	SBBR	0905	0945
TAM	3583	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	174	SBGO	SBBR	1820	1858
TAM	3590	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	174	SBGO	SBBR	0750	0825
TIB	5521	AT43	2	3	4	5	6			045	045	SBGO	SBBR	1615	1645

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1495	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBBR	SBGO	0750	0820
GLO	1659	B733	2	3	4	5	6	S	D		141	SBBR	SBGO	1840	1910
GLO	1875	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBBR	SBGO	2225	2300
ONE	6187	F100	2	3	4	5	6				100	SBBR	SBGO	1900	1940
SLX	6401	C208	2	3	4	5	6				009	SBBR	SBGO	1815	1915
TAM	3581	F100							D		108	SBBR	SBGO	1732	1809
TAM	3585	A320						S			174	SBBR	SBGO	1805	1840
TAM	3591	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBBR	SBGO	2050	2132
TAM	3379	F100	2	3	4	5	6				108	SBBR	SBGO	1732	1809
TAM	3584	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBBR	SBGO	1025	1105
TAM	3813	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBBR	SBGO	0815	0855
TIB	5520	AT43	2	3	4	5	6				045	SBBR	SBGO	1245	1315

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contêm as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls. 14;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 06;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls. 04, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de BRASÍLIA (SBBR) e GOIÂNIA (SBGO) de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtilho de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtilho de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 10;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 21;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 08;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseada nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 17;



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; com recomendação de alocação slot ATC TAM-3586 ARR SBBR 17:52 e TAM-3587 DEP SBBR 16:09, conforme constante às fls. 13; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TAM-288-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada a deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.

De acordo com recomendação do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), deverão ser alocados os seguintes slots ATC TAM-3586 ARR SBBR 17:52 e TAM-3587 DEP SBBR 16:09.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN, para atendimento dos trechos **GOIÂNIA – BRASILIA – GOIÂNIA**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que De acordo com recomendação do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), deverão ser alocados os seguintes slots ATC TAM-3586 ARR SBBR 17:52 e TAM-3587 DEP SBBR 16:09.

A data de vigência ficará atrelada a deliberação deste processo pela Diretoria Colegiada.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO

Empresa: TAM LINHAS AÉREAS

Nº. do pedido: SAODU-248/07 DE 06 NOV 2007
Entrada na COMCLAR: 07 NOV 2007

Aditamento: SAODU-249/07 DE 07 NOV 2007
Entrada na COMCLAR: 07 NOV 2007

Informação de Trilho: E-mail s/nº de 19 NOV 2007

ALTA TEMPORADA

PERÍODO: DE 14 DEZEMBRO DE 2007 A 11 FEVEREIRO DE 2008

HOTRAN TAM-301-00: GALEÃO – SALVADOR (e volta)
GALEÃO – RECIFE (e volta)

Inclusão do HOTRAN com os vôos **TAM-3198/3199** e **TAM 3154 / 3155**, com **07** frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3198	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	(*)	0700
											SBSV	0900	(**)

(*) TAM 3198: Aeronave chega ao SBGL através do vôo TAM 3155 às 19h10min e pernoita.

(**) TAM 3198: Aeronave decola no vôo TAM 3199 de SBSV as 09h40min com destino a SBGL.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3199	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	(*)	0940
											SBGL	1150	(**)



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

(*) TAM 3199: Aeronave chega a SBSV através do voo TAM 3198, pouso previsto 09h: 00 min, procedente do SBGL.

(**) TAM 3199: Aeronave decola no voo TAM 3154 com decolagem do SBGL às 12h40min, com destino a SBRF.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3154	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	(*)	1240	
											SBRF	1530	(**)	

(*) TAM 3154: Aeronave chega a SBGL através do voo TAM 3199, pouso previsto 11h: 50 min, procedente do SBSV.

(**) TAM 3154: Aeronave decola no voo TAM 3155 com decolagem de SBRF às 16h10min, com destino a SBGL.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3155	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBRF	(*)	1610	
											SBGL	1910	(**)	

(*) TAM 3155: Aeronave chega a SBRF através do voo TAM 3154, pouso previsto 15h30 min, procedente do SBGL.

(**) TAM 3155: Aeronave pernoita no SBGL e decola dia seguinte no voo TAM 3198 às 07h00min, com destino a SBSV.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) - Trecho: GALEÃO – SALVADOR (e volta)

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1888	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGL	SBSV	0700	0900	
TAM	3196	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBSV	0835	1030	
ONE	6328	F100	2	3	4	5	6			100	SBGL	SBSV	0915	1120	
GLO	1600	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	SBSV	1030	1230	
TAM	3192	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBSV	1220	1420	
WEB	6721	B733	2		4	5	6			136	SBGL	SBSV	1400	1600	
GLO	1830	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBSV	1435	1635	
GLO	1602	B738	2	3	4	5	6		D	187	SBGL	SBSV	1610	1805	

**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS**

TAM	3190	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBSV	1625	1820
TAM	3152	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBSV	1925	2125
GLO	1564	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBSV	1930	2130
GLO	1604	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	SBSV	1930	2130
WEB	6701	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	SBSV	2050	2250
GLO	1805	B738	2	3	4	5	6	S	D	184	SBGL	SBSV	2330	0030
TAM	3194	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBSV	2330	0130
GLO	1626	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGL	SBSV	2340	0140
TAM	3195	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGL	0225	0425
GLO	1627	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBSV	SBGL	0430	0630
WEB	6700	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBSV	SBGL	0520	0730
GLO	1804	B738	2	3	4	5	6	S	D	184	SBSV	SBGL	0715	0930
TAM	3153	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGL	0750	1000
GLO	1605	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSV	SBGL	0920	1120
TAM	3191	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGL	1110	1320
GLO	1697	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	SBGL	1240	1450
TAM	3193	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGL	1405	1613
GLO	1679	B738						S		187	SBSV	SBGL	1510	1710
GLO	1785	B738	2	3	4	5	6		D	187	SBSV	SBGL	1600	1800
WEB	6720	B733	2		4	5	6			136	SBSV	SBGL	1630	1840
ONE	6329	F100	2	3	4	5	6			100	SBSV	SBGL	1755	2010
GLO	1601	B738	2	3	4	5	6		D	187	SBSV	SBGL	1830	2030
TAM	3197	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGL	1900	2110
GLO	1889	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBSV	SBGL	2100	2300

2.2) - Trecho: GALEÃO – RECIFE (e volta)

EMP	VÔOS	EQPT	FREQUÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1662	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBRF	0325	0610
VRN	2342	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	SBRF	0845	1130
GLO	1660	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	SBRF	0850	1130
TAM	3080	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBRF	0905	1145
GLO	1818	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGL	SBRF	1030	1320
TAM	3188	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBRF	1430	1710
GLO	1876	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBRF	1600	1850
TAM	3158	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGL	SBRF	2010	2255
GLO	1712	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGL	SBRF	2100	2345
VRN	2344	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGL	SBRF	2235	0120
GLO	1663	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBRF	SBGL	0020	0310
VRN	2345	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBRF	SBGL	0150	0450
TAM	3159	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBRF	SBGL	0535	0835
GLO	1713	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBRF	SBGL	0645	0945
GLO	1877	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBRF	SBGL	1230	1525
VRN	2343	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBRF	SBGL	1530	1830
GLO	1819	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBRF	SBGL	1700	2000
TAM	3081	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBRF	SBGL	1815	2115
GLO	1661	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBRF	SBGL	1920	2215



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos para os trechos SBGL – SBSV – SBGL e SBGL – SBRF – SBGL.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contêm as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls.31;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 08;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls.18 e 19, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de FLORIANÓPOLIS (SBFL), CONGONHAS (SBSP), GUARULHOS (SBGR), SALVADOR (SBSV), GALEÃO (SBGL) e RECIFE (SBRF), de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls.27 e 28;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 36;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls.14 e 15;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 37;

Considerando o nada a opor do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB, conforme constante às fls. 41 e 42; e



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TAM 301-00**.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento de demanda do mercado do trecho **GALEÃO - SALVADOR (e volta) e GALEÃO – RECIFE (e volta)**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

**HOTRAN TAM-302-00: GUARULHOS – SALVADOR (e volta)
GUARULHOS – RECIFE (e volta)**

Inclusão do HOTRAN com os vôos TAM-3166/3167 e TAM 3514 / 3515, com 07 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3514	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	(*)	0700
											SBRF	1000	(**)

(*) TAM 3514: Aeronave chega ao SBGR através do vôo TAM 3167 às 20h15min e pernoita.

(**) TAM 3514: Aeronave decola no vôo TAM 3515 de SBRF as 10h40min com destino a SBGR.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3515	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBRF	(*)	1040
											SBGR	1355	(**)

(*) TAM 3515: Aeronave chega a SBRF através do vôo TAM 3154, pouso previsto 10h: 00 min, procedente do SBGR.

(**) TAM 3515: Aeronave decola no vôo TAM 3166 com decolagem do SBGR às 14h45min, com destino a SBSV.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3166	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	(*)	1445
											SBSV	1705	(**)



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

(*) TAM 3166: Aeronave chega a SBGR através do voo TAM 3515, pouso previsto 13h: 55 min, procedente do SBRF.

(**) TAM 3166: Aeronave decola no voo TAM 3167 com decolagem do SBSV às 17h50min, com destino a SBGR.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3167	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	(*)	1750	
											SBGR	2015	(**)	

(*) TAM 3167: Aeronave chega a SBSV através do voo TAM 3166, pouso previsto 17h05 min, procedente do SBGR.

(**) TAM 3167: Aeronave pernoita no SBGR e decola dia seguinte no voo TAM 3514 às 07h00min, com destino a SBRF.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) - Trecho: GUARULHOS – SALVADOR (e volta)

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
GLO	1816	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGR	SBSV	0415	0630	
GLO	1982	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGR	SBSV	0740	0955	
VRN	2330	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBGR	SBSV	0830	1045	
GLO	1941	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGR	SBSV	1005	1220	
TAM	3502	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBSV	1100	1320	
GLO	1978	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBGR	SBSV	1250	1505	
TAM	3330	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBSV	1435	1655	
GLO	1884	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGR	SBSV	1550	1805	
GLO	1886	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBGR	SBSV	1820	2030	
BRB	1062	B733	2	3	4	5	6		D	138	SBGR	SBSV	1845	2045	
GLO	1606	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBGR	SBSV	2140	0000	
TAM	3178	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBGR	SBSV	2159	0025	
GLO	1817	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBSV	SBGR	0030	0300	
BRB	1063	B733	2	3	4	5	6	S		138	SBSV	SBGR	0705	0920	
GLO	1607	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSV	SBGR	0710	0935	
TAM	3179	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGR	0815	1040	
GLO	1885	B733	2	3	4	5	6	S	D	141	SBSV	SBGR	0930	1150	
GLO	1983	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	SBGR	1020	1250	
VRN	2331	B733	2	3	4	5	6	S	D	136	SBSV	SBGR	1120	1350	
GLO	1887	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSV	SBGR	1245	1520	
TAM	3331	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGR	1350	1605	
GLO	1979	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	SBGR	1530	1800	
TAM	3503	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSV	SBGR	1725	1950	
GLO	1940	B738	2	3	4	5	6	S	D	187	SBSV	SBGR	1830	2115	

2.2) - Trecho: GUARULHOS – RECIFE (e volta)

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3866	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBGR	SBRF	0115	0425
GLO	1980	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGR	SBRF	0510	0830
TAM	3506	A321	2	3	4	5	6	S	D		220	SBGR	SBRF	0920	1215
BRB	1072	B734	2	3	4	5	6		D		158	SBGR	SBRF	0955	1245
GLO	1798	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGR	SBRF	1110	1410
GLO	1666	B738	2	3	4	5	6	S	D		187	SBGR	SBRF	1550	1850
ONE	6310	F100	2	3	4	5	6		D		100	SBGR	SBRF	1835	2145
GLO	1976	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBGR	SBRF	1840	2140
GLO	1728	B738	2	3	4	5	6	S	D		184	SBGR	SBRF	2100	0001
TAM	3500	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBGR	SBRF	2135	0025
TAM	3867	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBRF	SBGR	0015	0330
GLO	1729	B738	2	3	4	5	6	S	D		184	SBRF	SBGR	0630	0940
TAM	3501	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBRF	SBGR	0700	1015
ONE	6311	F100	2	3	4	5	6	S			100	SBRF	SBGR	0755	1115
GLO	1977	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBRF	SBGR	0850	1210
GLO	1667	B738	2	3	4	5	6	S	D		187	SBRF	SBGR	1200	1520
BRB	1073	B734	2	3	4	5	6		D		158	SBRF	SBGR	1620	1920
TAM	3507	A320	2	3	4	5	6	S	D		174	SBRF	SBGR	1700	2015
GLO	1799	B733	2	3	4	5	6	S	D		141	SBRF	SBGR	1710	2030
GLO	1981	B737	2	3	4	5	6	S	D		144	SBRF	SBGR	2220	0140

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos para os trechos SBGR – SBSV – SBGR e SBGR – SBRF - SBGR.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contêm as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls.32;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 10 e 11;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), por não haver restrição, conforme constante às fls.16 e 17, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de GUARULHOS (SBGR), SALVADOR (SBSV) e RECIFE (SBRF), de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtico de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtico de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o **nada tem** a opor da Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), e que o pedido **está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 29 e 30;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls.35;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir,

na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls.12 e 13;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls.38;

Considerando o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB, conforme constante às fls. 39 e 40; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TAM 302-00**.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento de demanda do mercado do trecho **GUARULHOS - SALVADOR (e volta) e GUARULHOS – RECIFE (e volta)**.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO COM A DIRETORIA

Empresa: TAM LINHAS AÉREAS
Nº. do pedido: SAODU-262/07 DE 14 NOV 2007
Entrada na COMCLAR: 14 NOV 2007
Data de vigência: DE 01 DEZ 2007 A 15 MAR 2008

ALTA TEMPORADA

HOTRAN TAM-304-00: ILHÉUS – SALVADOR - ILHÉUS
SALVADOR – JOÃO PESSOA - SALVADOR
CONGONHAS – SALVADOR - CONGONHAS
CONGONHAS – ILHÉUS - CONGONHAS
CONGONHAS – PORTO SEGURO - CONGONHAS
PORTO SEGURO – SALVADOR – PORTO SEGURO

Inclusão do **HOTRAN** com os vôos **TAM-3610/3611, TAM 3612/3613, TAM 3600/3601, TAM 3660/ 3661, TAM 3662/3663 e TAM 3454 /3455**, com **07** frequências cada.

Inclusão do **HOTRAN** com os vôos **TAM-3602/3603**, com **06** frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

TRILHO DE AERONAVE CONFORME CONSTANTE ÀS FLS. 04 E 05.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA						ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3602	A319	2	3	4	5	6		144	SBSP	(*)	1145
										SBSV	1405	(**)

(*) Aeronave procedente do TAM3102 ARR SBSP 1105.

(**) Aeronave em SBSV assume TAM3603 às 1500 para SBSP.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA						ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3603	A319	2	3	4	5	6		144	SBSV	(*)	1500
										SBSP	1720	(**)

(*) Aeronave procedente do TAM3602 ARR SBSV 1405.

(**) Aeronave em SBSP assume TAM3950 às 1830 para SBRJ.

PROPOSTO:



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3600	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	(*)	2210
											SBSV	0025	(1)

(*) Aeronave procedente do TAM3743 ARR SBSP 2102.

(1) Aeronave em SBSV assume TAM3612 às 0059 para João Pessoa.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3612	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	(1)	0059
											SBJP	0225	(2)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3613	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBJP	(2)	0400
											SBSV	0525	(3)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3601	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	(3)	0605
											SBSP	0820	(4)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3660	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	(4)	0900
											SBIL	1105	(5)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3610	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBIL	(5)	1140
											SBSV	1220	(6)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3455	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSV	(6)	1300
											SBPS	1340	(7)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3663	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBPS	(7)	1415
											SBSP	1615	(**)

(**) Aeronave assume o TAM3134 às 1715 para Vitória.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3662	A319	2	3	4	5	6	S	D	144		SBSP	(*)	1330
												SBPS	1530	(1)

(*) Aeronave procedente do TAM3923 ARR SBSP 1243.

(1) Aeronave em SBPS assume TAM3454 às 1605 para Salvador.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3454	A319	2	3	4	5	6	S	D	144		SBPS	(1)	1605
												SBSV	1645	(2)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3611	A319	2	3	4	5	6	S	D	144		SBSV	(2)	1725
												SBIL	1805	(3)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA								ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3661	A319	2	3	4	5	6	S	D	144		SBIL	(3)	1840
												SBSP	2051	(**)

(**) Aeronave assume o TAM3105 às 2145 para Florianópolis.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) - Trecho: ILHÉUS – SALVADOR - ILHÉUS

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3317	A319	2	3	4	5	6	S	D	144		SBIL	SBSV	0430	0510
GLO	1776	B737	2	3	4	5	6	S	D	144		SBIL	SBSV	1810	1850
GLO	1777	B737	2	3	4	5	6	S	D	144		SBSV	SBIL	1140	1220
TAM	3316	A319	2	3	4	5	6		D	144		SBSV	SBIL	2325	0005

2.2) - Trecho: SALVADOR – JOÃO PESSOA - SALVADOR

Atualmente não existe o atendimento pelo transporte aéreo regular no trecho SALVADOR – JOÃO PESSOA – SALVADOR.

2.3) - Trecho: CONGONHAS – SALVADOR - CONGONHAS

Atualmente não existe o atendimento pelo transporte aéreo regular no trecho CONGONHAS – SALVADOR – CONGONHAS.

2.4) - Trecho: CONGONHAS – ILHÉUS - CONGONHAS

Atualmente não existe o atendimento pelo transporte aéreo regular no trecho CONGONHAS – ILHÉUS – CONGONHAS.

2.5) - Trecho: CONGONHAS – PORTO SEGURO - CONGONHAS

Atualmente não existe o atendimento pelo transporte aéreo regular no trecho CONGONHAS – PORTO SEGURO – CONGONHAS.

2.6) - Trecho: PORTO SEGURO – SALVADOR – PORTO SEGURO

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3450	A320	2	3	4	5	6			D	174	SBPS	SBSV	0100	0140
GLO	1648	B733	2	3	4	5	6	S		D	141	SBPS	SBSV	1415	1510
TAM	3451	A320	2	3	4	5	6	S			174	SBSV	SBPS	0345	0425
GLO	1649	B733	2	3	4	5	6	S		D	141	SBSV	SBPS	1540	1635

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos para os trechos ILHÉUS – SALVADOR (e volta), CONGONHAS – SALVADOR (e volta), CONGONHAS – ILHÉUS (e volta), CONGONHAS – PORTO SEGURO (e volta) e PORTO SEGURO – SALVADOR (e volta) e com o atendimento pelo transporte.

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 06, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de SALVADOR – SBSV, JOÃO PESSOA – SBJP, CONGONHAS – SBSP, PORTO SEGURO – SBPS e ILHEUS – SBIL, de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtilho de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtilho de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que,



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 07;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 08;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 09;

Considerando o **nada a opor** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, no Aeroporto de Congonhas, no voo TAM-3601, na faixa de horário será ultrapassado o limite de pax/h de 4500 para 4605. Na mesma faixa consta um voo da BRA que não está operando, ficando com 4467 pax/h. Na parte de pátio não há restrição até 11/02/08 quando termina a suspensão da VRN, conforme constante às fls. 10;

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 11;

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 12;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls.14; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TAM 304-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação da Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento das ligações ILHÉUS – SALVADOR – ILHÉUS, SALVADOR – JOÃO PESSOA – SALVADOR, CONGONHAS – SALVADOR – CONGONHAS. CONGONHAS – ILHÉUS – CONGONHAS, CONGONHAS – PORTO SEGURO – CONGONHAS, PORTO SEGURO – SALVADOR – PORTO ALEGRE.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação da Diretoria Colegiada.

HOTRAN TAM-305-00: LONDRINA – CONGONHAS - LONDRINA
CAMPO GRANDE – LONDRINA – CAMPO GRANDE
CONGONHAS – CUIABÁ - CONGONHAS



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

JOINVILLE – CONGONHAS - JOINVILLE

Inclusão do **HOTRAN** com os vôos **TAM-3760/3761 e TAM 3650/3651**, com **02** frequências cada.

Inclusão do **HOTRAN** com os vôos **TAM-3800/3801**, com **06** frequências cada.

Inclusão do **HOTRAN** com os vôos **TAM-3040/3041**, com **05** frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

TRILHO DE AERONAVE CONFORME CONSTANTE ÀS FLS. 04 E 05.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3761	A320					S	D	174	SBSP	(*)	1447	
										SBLO	1545	(1)	

(*) Aeronave procedente do TAM3743 ARR SBSP 2102.

(1) Aeronave em SBSV assume TAM3612 às 0059 para João Pessoa.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA						ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3651	A320					S	D	174	SBLO	(1)	1625
										SBCG	1726	(2)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA						ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3650	A320					S	D	174	SBCG	(2)	1805
										SBLO	1905	(3)

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3760	A320						S	D	174	SBLO	(3)	1945
											SBSP	2046	(**)

(**) Aeronave em SBSP assume TAM3228 às 2133 para Confins.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3800	A320	2	3	4	5	6		D	174	SBSP	(*)	2148

(*) Aeronave procedente do TAM3715 ARR SBSP 2117.

(1) Aeronave pernoita em SBCY e assume TAM3801 às 0455 para Congonhas.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3801	A320	2	3	4	5	6	S		174	SBCY	(1)	0455
											SBSP	0702	(**)

(**) Aeronave assume TAM3270 às 0750 para Ribeirão Preto.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3041	A320	2	3	4	5	6			174	SBSP	(*)	1548
											SBJV	1650	(1)

(*) Aeronave procedente do TAM3010 ARR SBSP 1448.

(1) Aeronave assume TAM3040 às 1725 para Joinville.

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQÜÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TAM	3040	A320	2	3	4	5	6			174	SBJV	(1)	1725
											SBSP	1824	(**)

(**) Aeronave assume TAM3274 às 1857 para Ribeirão Preto.

2) VÔOS EXISTENTES:

2.1) - Trecho: LONDRINA – CONGONHAS - LONDRINA

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3765	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBLO	SBSP	0550	0649
TAM	3763	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBLO	SBSP	0918	1026
GLO	1919	B737	2	3	4	5	6			144	SBLO	SBSP	1355	1451
TAM	3767	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBLO	SBSP	2023	2124
TAM	3762	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSP	SBLO	0735	0838
GLO	1918	B737	2	3	4	5	6			144	SBSP	SBLO	1240	1340
TAM	3764	A320	2	3	4	5	6	S	D	174	SBSP	SBLO	1845	1943
TAM	3766	A319	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	SBLO	2030	2132

2.2) - Trecho: CAMPO GRANDE – LONDRINA – CAMPO GRANDE

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TIB	5409	AT43	2	3	4	5	6			045	SBCG	SBLO	1845	2000
TIB	5408	AT43	2	3	4	5	6			045	SBLO	SBCG	1010	1125

2.3) - Trecho: CONGONHAS – CUIABÁ - CONGONHAS



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

Atualmente não existe o atendimento pelo transporte aéreo regular no trecho CONGONHAS – CUIABÁ – CONGONHAS.

2.4) - Trecho: JOINVILLE – CONGONHAS - JOINVILLE

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS							ASS	ARPT		HORÁRIO	
TAM	3036	A319	2	3	4	5	6	S		144	SBJV	SBSP	0605	0702
TAM	3032	F100	2	3	4	5	6	S		108	SBJV	SBSP	0930	1034
GLO	1379	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBJV	SBSP	1130	1230
GLO	1381	B737	2	3	4	5	6		D	144	SBJV	SBSP	1700	1750
TAM	3038	A319	2	3	4	5	6		D	144	SBJV	SBSP	1710	1804
TAM	3034	F100	2	3	4	5	6		D	108	SBJV	SBSP	2116	2211
TAM	3035	F100	2	3	4	5	6	S		108	SBSP	SBJV	0750	0850
GLO	1378	B737	2	3	4	5	6	S	D	144	SBSP	SBJV	1010	1100
TAM	3039	A319	2	3	4	5	6		D	144	SBSP	SBJV	1528	1630
GLO	1380	B737	2	3	4	5	6		D	144	SBSP	SBJV	1540	1630
TAM	3033	F100	2	3	4	5	6		D	108	SBSP	SBJV	1936	2036
TAM	3037	A319	2	3	4	5	6		D	144	SBSP	SBJV	2125	2228

3) Interesse do usuário: Beneficiado com o incremento de novos vôos para os trechos LONDRINA – CONGONHAS (e volta), CAMPO GRANDE – LONDRINA (e volta), CONGONHAS – CUIABÁ (e volta) e JOINVILLE – CONGONHAS (e volta).

4) Interesse público: Idem.

5) Infra-estrutura: Favorável.

6) Parecer:

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 06, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de SALVADOR – SBSV, JOÃO PESSOA – SBJP, CONGONHAS – SBSP, PORTO SEGURO – SBPS e ILHEUS – SBIL, de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtilho de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtilho de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), a solicitação, como apresentada, está de acordo com a Regulamentação vigente baseado nas seguintes conformidades: O voo pretendido está conforme o previsto nos RBHA 91, 119 e 121; A empresa tem, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de voo; A aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar no aeródromo indicado (possui análises de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); O número de assentos oferecidos está de acordo com o autorizado no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave; As tripulações têm o treinamento necessário para o cumprimento do voo (Curso de Treinamentos Especiais conforme o previsto seu Programa de Treinamento aprovado); O voo como solicitado cumpre o disposto na Lei nº. 7183, conforme constante às fls. 07;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 08;

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 09;

Considerando o **nada a opor** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 10;

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1

NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 11;

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Vão Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; **devendo ser alocado slot ATC no voo TAM-3800 dep SBSP 21h:58min.**, conforme constante às fls. 12;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), por atender a legislação em vigor e as Especificações Operativas (E. O.) da empresa contém as bases secundárias de manutenção, nas localidades e modelo de aeronaves solicitadas, conforme constante às fls.14; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TAM 305-00**, sendo que, tendo em vista a recomendação apresentada pelo Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – CGNA, essa empresa deverá alocar SLOT ATC no voo TAM3800 DEP SBSP 21h:58min, em consequência, o horário do voo TAM3800 será alterado de 21h:57min para 21h:48min.

A data de vigência ficará atrelada à deliberação da Diretoria Colegiada

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atendimento das ligações LONDRINA – CONGONHAS – LONDRINA, CAMPO GRANDE – LONDRINA – CAMPO GRANDE, CONGONHAS – CUIABÁ – CONGONHAS, JOINVILLE – CONGONHAS - JOINVILLE

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que, tendo em vista a recomendação apresentada pelo Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – CGNA, essa empresa deverá alocar SLOT ATC no voo TAM3800 DEP SBSP 21h:58min, em consequência, o horário do voo TAM3800 será alterado de 21h:57min para 21h:48min.

A data de vigência ficará atrelada à deliberação da Diretoria Colegiada



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

ASSUNTO: PAUTA PARA DELIBERAÇÃO DE DIRETORIA

Empresa:
Nº. do pedido:
Entrada na COMCLAR:
Vigência:

TRIP LINHAS AÉREAS.
OF. HDQDE-045/07 DE 27 SET 2007.
27 SET2007.
29 OUT 2007.

HOTRAN TIB 007-00: CUIABÁ – VILHENA - CUIABÁ

Implementação do HOTRAN com os vôos TIB 5522 e TIB 5523, com 05 frequências cada.

1) VÔOS a serem INCLUÍDOS:

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TIB	5522	AT43	2	3	4	5	6			045	SBCY	(*)	1250
											SBVH	1415	(**)

(*) Aeronave chega em CUIABÁ (SBCY) às 11 h: 35 min, através do vôo TRIP 5529 (TIB-002-2) procedente de JI-PARANÁ (SWJI).

(**) TRIP 5522: aeronave decola de VILHENA (SBVH) como vôo TRIP-5523 as 15 h: 45min com destino à CUIABÁ (SBCY).

PROPOSTO:

EMP	VÔO	EQPT	FREQUÊNCIA							ASS	ARPT	CHEG	PART
TIB	5523	AT43	2	3	4	5	6			045	SBVH	(*)	1545
											SBCY	1710	(**)

(*) TRIP 5522: aeronave chega em VILHENA (SBVH) às 14 h: 15min através do vôo TRIP-5522, procedente de CUIABÁ (SBCY).

(**) TRIP 5523: aeronave decola de CUIABÁ (SBCY) como vôo TRIP-5528 as 18 h: 20min com destino à Ji-paraná (SWJI).



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

3) QUADRO DE VÔOS EXISTENTES NO TRECHO CUIABÁ – VILHENA - CUIABÁ

EMP	VÔOS	EQPT	FREQÜÊNCIAS PREVISTAS								ASS	ARPT		HORÁRIO	
TIB	5526	AT43	2	3	4	5	6			S	045	SBCY	SBVH	1235	1355
	5527	AT43	2	3	4	5	6			D	045	SBVH	SBCY	1610	1730

2) Interesse do usuário: Mantido.

3) Interesse público: Idem.

4) Infra-estrutura: Disponível.

5) Parecer:

Considerando o **nada opor** da Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – GGIP, conforme constante às fls. 06;

Considerando que o **nada a opor** do Centro de Gerenciamento e Navegação Aérea – CGNA, nos horários propostos em relação aos seguintes pontos: à capacidade de carga dos setores de controle sobrevoados, com a disponibilidade atualizada de controladores; aos horários de Planos de Voo Repetitivos (RPL) e HOTRAN já autorizados; à capacidade de pista dos aeródromos monitorados e coordenados envolvidos; e à disponibilidade dos serviços e auxílios à navegação aérea do SISCEAB; conforme constante às fls. 07;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Facilitação e Segurança – GGFS (SIE), conforme constante às fls. 10, onde informa não haver restrição em relação aos vôos operados nos aeroportos de CUIABÁ – SBCY, VILHENA – SBVH, de acordo com a IAC 107-1004A e ICA 58-53, logo a Gerência Geral de Facilitação e Segurança não tem NADA A OPOR sobre estes aeroportos para operarem aeronaves acima de 60 assentos. A Administração Aeroportuária disponibiliza, para o controle de acesso de passageiros, tripulantes e bagagens de mão, os seguintes mínimos operacionais: Módulo Padrão, mínimo operacional: -01 (um) aparelho de raios-X;-01 (um) pórtilho de detector de metais;-02 (dois) detectores manuais de metal (raquetes);-01 (um) tapete de borracha para cada pórtilho de detecção de metais;-03 (três) agentes de proteção da aviação civil, por turno de 06 horas;-01 (um) supervisor para cada 02 (dois) módulos por turno de 06 horas;-01 (um) câmera de TV vigilância;-01 (um) alarme audiovisual; e-01 (um) conjunto de telefones e rádio intercomunicador. Obs.: Os agentes de proteção devem possuir curso Básico AVSEC e Operador de Raios-X AVSEC certificados pela ANAC e o supervisor AVSEC deve possuir curso de Supervisão AVSEC certificado pela ANAC. Cabe ressaltar que, excepcionalmente, nos aeroportos em que, no período de



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

uma hora, decole apenas uma aeronave com capacidade maior que 60 assentos, pode ser implantado um sistema de controle de acesso alternativo, mediante consulta e aprovação da ANAC, devendo o mesmo possuir inspeção manual de todos os passageiros, tripulantes, funcionários e pessoal de serviço (realizada por pessoal qualificado). Neste caso, o aeroporto deverá enviar a esta Agência, para consulta e aprovação, uma proposta de controle de acesso alternativo prevendo inspeção de segurança em 100% das bagagens de mão de passageiros e tripulantes, sendo realizada por agentes de proteção da aviação civil qualificados, conforme IAC 144-1002. Vale ressaltar ainda que os aeroportos que atendem aos mínimos operacionais devem garantir a eficiência dos procedimentos realizados e, conseqüentemente, a esterilidade das áreas restritas de segurança; e

Considerando o parecer Gerência-Geral de Certificação e Operações – GGCO (SIE), de que o **pedido está em conformidade com as legislações em vigor**, naquilo que se refere à Infra-Estrutura Aeroportuária; nos seguintes documentos: Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 92-1 – Nível de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-1 NOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 53-4 PRENOTAM; Instrução do Comando da Aeronáutica nº. 58-53 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Instrução de Aviação Civil nº107-1004A – Controle de Acesso; Portaria de Homologação de cada aeródromo envolvido; Portaria nº. 09 da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica; Manual Auxiliar de Rotas Aéreas – ROTAER; Número de Classificação do Pavimento da Pista – PCN; e Lei nº. 6009, de 26 de dezembro de 1973 – Dispõe sobre a Utilização dos Aeroportos, das Facilidades à Navegação Aérea e dá outras Providências, conforme constante às fls. 11;

Considerando o **de acordo** da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, quanto à capacidade da infra-estrutura e os padrões de segurança e conforto nos aeroportos envolvidos, conforme constante às fls. 13;

Considerando o **nada a opor** da Gerência-Geral de Orçamento e Finanças – GGOF (SAF), tendo em vista levantamento efetuado no Sistema de Multas desta Agência, relativas ao Código Brasileiro de Aeronáutica, verificou-se não existir, na presente data, crédito exigível contra a empresa, conforme constante às fls. 24;

Considerando o parecer **favorável** de Operações – OP 121 (SSO), por estar em conformidade com a legislação em vigor, baseado nos seguintes pontos o vôo pretendido está conforme o previsto no RBHA 121; a empresa possui, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, autorização para efetuar este tipo de vôo; a aeronave está autorizada, conforme o previsto em suas Especificações Operativas, a operar nos aeródromos indicados (possui análise de pista para pouso e decolagem e o necessário apoio de manutenção e operações); as tripulações possuem o treinamento necessário para o cumprimento do vôo (Curso de



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

Treinamento Especiais) conforme o previsto no seu Programa de Treinamento Aprovado); o voo, conforme solicitado, cumpre o disposto na Lei nº 7183, de 05 de abril de 1984., conforme constante às fls. 14;

Considerando o **nada a opor** da Aeronavegabilidade 121 (SSO), conforme constante às fls.23; e

Considerando os preceitos da regulamentação que rege os assuntos da Política de Transporte Aéreo Comercial.

Esta Comissão é de parecer **FAVORÁVEL** ao HOTRAN **TIB-007-00**, sendo que a data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo por parte da Diretoria Colegiada.

CONSIDERAÇÕES PARA DELIBERAÇÃO

Inclusão do HOTRAN para atender as ligações CUIABÁ – VILHENA - CUIABÁ.

PARECER FINAL

Aprovado na sua totalidade, sendo que data de vigência ficará atrelada à deliberação deste processo por parte da Diretoria Colegiada.