

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

**DCA 100-1**

**PROSIMA - PROGRAMA DE SIMULAÇÃO DE  
MOVIMENTOS AÉREOS**

**2014**

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



**TRÁFEGO AÉREO**

**DCA 100-1**

**PROSIMA - PROGRAMA DE SIMULAÇÃO DE  
MOVIMENTOS AÉREOS**

**2014**



**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

PORTARIA DECEA Nº 136/SDOP, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2014.

Aprova a Diretriz para o PROSIMA – Programa de Simulação de Movimentos Aéreos, que dispõe sobre a utilização dos recursos dos Laboratórios de Simulação ATC do ICEA e as premissas para a elaboração dos exercícios para atualização técnica de controladores de tráfego aéreo, e dá outras providências.

**O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, inciso III, alínea “F”, da Portaria DECEA nº 1-T/DGCEA, de 2 de janeiro de 2014, resolve:

Art.1º Aprovar a edição da DCA 100-1 “PROSIMA - Programa de Simulação de Movimentos Aéreos”, Diretriz para o planejamento e execução do PROSIMA – Programa de Simulação de Movimentos Aéreos, visando aos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016.

Art.2º Encarregar o CGNA do estabelecimento das necessidades e prioridades operacionais e o ICEA da coordenação e execução, junto aos demais Órgãos e setores pertinentes subordinados ao DECEA, das ações necessárias para a aplicação deste Programa.

Art.3º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Brig Ar GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA  
Chefe do SDOP

## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....</b>	<b>9</b>
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	9
1.2 <u>ÂMBITO</u> .....	9
<b>2 ABREVIATURAS E SIGLAS.....</b>	<b>10</b>
<b>3 ESTRATÉGIA DE EXECUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
3.1 <u>AÇÕES, RESPONSABILIDADES E PRAZOS</u> .....	11
3.2 <u>CUSTO ESTIMADO DO PROGRAMA</u> .....	11
<b>4 ORIENTAÇÕES GERAIS PARA O TREINAMENTO .....</b>	<b>13</b>
4.1 <u>OBJETIVOS GERAIS</u> .....	13
4.2 <u>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</u> .....	13
4.3 <u>PESSOAL ENVOLVIDO</u> .....	13
<b>5 ORIENTAÇÕES ESPECÍFICAS PARA O TREINAMENTO .....</b>	<b>15</b>
5.1 <u>PREMISSAS PARA A ELABORAÇÃO DO TREINAMENTO</u> .....	15
5.2 <u>COMPOSIÇÃO DOS CENÁRIOS</u> .....	16
5.3 <u>AVALIAÇÃO</u> .....	18
5.4 <u>PADRONIZAÇÃO</u> .....	18
<b>6 DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>19</b>
<b>Anexo A - Programa de Simulação de Movimentos Aéreos .....</b>	<b>20</b>

## PREFÁCIO

O crescimento dos movimentos aéreos, esperado durante a realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016, sinaliza a importância da celeridade e efetividade na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) e Gerenciamento do Fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM). Um grande evento traz novas demandas e com elas maior necessidade de planejamento, tornando-se imperativo manter a segurança, fluidez e eficiência, aspectos já presentes no atendimento prestado ao tráfego aéreo.

O trabalho para alcançar a excelência desejada inicia-se com a execução criteriosa de um plano de ação amplo, claro, objetivo e exequível. Com isso, assegura-se o máximo desempenho dos serviços ATS, do ATFM, da segurança das operações aéreas e do gerenciamento do espaço aéreo brasileiro, minimizando, assim, as possibilidades de impactos decorrentes do previsível aumento do tráfego aéreo no período do evento.

O PROSIMA – Programa de Simulação de Movimentos Aéreos – foi elaborado com base nas diretrizes contidas no plano de ação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para Grandes Eventos, previstas no módulo – 9, que trata dos recursos humanos, e complementa as ações deste Departamento voltadas ao treinamento e qualificação dos Controladores de Tráfego Aéreo (ATCO) das organizações envolvidas no evento em tela.

A prática prevê cenários simulados que retratarão, além das situações cotidianas, situações de excesso de demanda, degradações, contingências, procedimentos de emergências, serviço ATFM e defesa aérea. Como metodologia adotada, os exercícios serão integrados (multiárea), ou seja, órgãos ATC diferentes participando do mesma atividade, ao mesmo tempo. Os ATCO serão submetidos a um sistema de instrução padronizado e, ao final do treinamento, serão gerados indicadores de desempenho baseados nas avaliações durante o processo.

Ao final do Programa, todos os ATCO envolvidos estarão devidamente capacitados para lidar com demandas cotidianas e extremas do setor aéreo durante o evento, como ações terroristas, sequestros de aeronaves e identificação de aviões que, por ventura, se aproximarem dos locais de competição sem autorização

## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Este documento tem por finalidade estabelecer as atividades a serem desenvolvidas com a utilização dos recursos dos laboratórios de simulação de controle radar ACC/APP (LABSIM), de torre (TWR 3D / SICAD) e de operações militares (EOM), instalados no Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), para atualização técnica de controladores de tráfego aéreo, que passam a compor esta edição do PROSIMA – Programa de Simulação de Movimentos Aéreos – para os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016.

### **1.2 ÂMBITO**

Esta diretriz aplica-se aos integrantes, elos e usuários do SISCEAB envolvidos.

**2 ABREVIATURAS E SIGLAS**

ACC	Centro de Controle de Área
APP	Controle de Aproximação
ASMU	Seção de Gerenciamento do Espaço Aéreo
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
ATCO	Controlador de Tráfego Aéreo
ATFM	Serviço de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo
BDS	Base de Dados
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CGNA	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
COpM	Centro de Operações Militares
DACOM	Sistema de Defesa Aérea e Circulação Operacional Militar
DCTP	Divisão de Capacitação e Treinamento Profissional do DECEA
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
EAC	Espaço Aéreo Condicionado
FIR	Região de Informação de Voo
FMC	Célula de Gerenciamento de Fluxo
FPL	Plano de Voo
ICEA	Instituto de Controle do Espaço Aéreo
PROSIMA	Programa de Simulação de Movimentos Aéreos
RICEA	Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo
RPA	Aeronave Remotamente Pilotada
RPL	Plano de Voo Repetitivo
SAGITARIO	Sistema Avançado de Gerenciamento de Informações de Tráfego Aéreo e Relatório de Interesse Operacional
SDOP	Subdepartamento de Operações
SICAD	Simulador de Controle de Aeródromo
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SRBC	Simulado Radar de Baixo Custo
SRPV	Serviço Regional de Proteção ao Voo
STVD	Sistema de Tratamento de Visualização de Dados
TMA	Área de Controle Terminal
TWR	Torre de Controle

### **3 ESTRATÉGIA DE EXECUÇÃO**

#### **3.1 AÇÕES, RESPONSABILIDADES E PRAZOS**

As coordenações de natureza técnica, operacional e administrativa para a aplicação deste Programa serão realizadas, em conjunto, pelo Subdepartamento de Operações do DECEA, pelo CGNA e pelo ICEA.

Para que os objetivos previstos no Programa sejam alcançados, as seguintes ações iniciais foram adotadas, servindo de base para os demais pontos listados:

Ação 1 – Criação de Meta específica no PLANSET para aporte dos recursos financeiros necessários para o cumprimento do PROSIMA, referente a despesas com diárias e locomoção (transporte aéreo e terrestre), conforme custo estimado no item 3.2.

Responsável: ICEA.

Ação 2 – Identificação das necessidades e prioridades operacionais, planejamento e confecção dos exercícios simulados e acompanhamento da execução do treinamento.

Responsável: CGNA.

Ação 3 – Divulgação do PROSIMA para os Órgãos Regionais e demais setores do SISCEAB envolvidos na aplicação do referido Programa.

Prazo: Imediatamente após a assinatura deste documento.

Responsável: SDOP.

A partir dessas ações iniciais, as seguintes ações deverão ser desenvolvidas, visando cumprir os eventos estabelecidos no Programa:

Ação 2.1 – Analisar o conteúdo do referido Programa (Anexo A), visando compatibilizá-lo com os demais planejamentos dos órgãos operacionais.

Prazo: Imediatamente após a assinatura deste documento.

Responsável: AVICEA, CINDACTA I, CINDACTA II, CINDACTA III, CINDACTA IV, SRPV SP, CGNA, GCC, ICEA e DCTP.

Ação 2.2 – Enviar ao ICEA as indicações pertinentes dos participantes para cada evento, definidos no anexo A, conforme aplicável, a fim de que sejam adotadas as medidas administrativas necessárias em tempo oportuno.

Prazo: 15 dias antes do início de cada evento (a partir da assinatura do documento).

Responsável: Regionais (CINDACTA/SRPV).

#### **3.2 CUSTO ESTIMADO DO PROGRAMA**

Na Tabela abaixo foram considerados os valores referentes aos treinamentos a serem realizados no ICEA, na cidade de São José dos Campos. Havendo necessidade de troca de ambiente de simulação, os valores correspondentes às passagens poderão sofrer alteração.



Os recursos destinados aos eventos de preparação de exercícios e treinamentos iniciados em outubro de 2014 foram executados no ano correspondente e não foram considerados no custo total do PROSIMA para os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016.

**VALORES ALOCADOS (DIÁRIAS E DESLOCAMENTOS)**

REGIONAL	CUSTO ESTIMADO		
	2015	2016	TOTAL
CINDACTA 1	-	R\$ 1.345.578,42	<b>R\$ 1.345.578,42</b>
CINDACTA 2	R\$ 928.983,58	R\$ 464.491,79	<b>R\$ 1.393.475,37</b>
CINDACTA 3	-	R\$ 1.084.083,20	<b>R\$ 1.084.083,20</b>
CINDACTA 4	-	R\$ 779.981,92	<b>R\$ 779.981,92</b>
SRPV SP	R\$ 2.631.691,68	R\$ 1.315.845,84	<b>R\$ 3.947.537,52</b>
GCC	R\$ 203.923,22	R\$ 215.252,28	<b>R\$ 419.175,68</b>
TOTAL	R\$ 3.764.598,48	R\$ 5.205.233,46	<b>R\$ 8.969.831,94</b>

## **4 ORIENTAÇÕES GERAIS PARA O TREINAMENTO**

### **4.1 OBJETIVOS GERAIS**

- a) Estabelecer o planejamento para utilização dos recursos dos laboratórios de simulação (LABSIM / EOM / TWR 3D / SICAD), visando à disponibilidade desses recursos para a priorização de atividades que contemplem o treinamento dos ATCO do SISCEAB.
- b) Definir a previsão de recursos financeiros e humanos a serem alocados em cada atividade relacionada ao treinamento, para garantir o cumprimento das etapas planejadas, minimizando os possíveis impactos na rotina dos Órgãos ATC envolvidos.
- c) Treinar os ATCO em ambiente simulado, visando aos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016;
- d) Manter o adequado nível de segurança das operações aéreas;
- e) Estabelecer as premissas para a elaboração do treinamento; e
- f) Observar os princípios que norteiam o serviço ATFM.

### **4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- a) Proporcionar aos Órgãos ATC condições para que sejam capazes de manter o tráfego aéreo ordenado, seguro e contínuo durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016;
- b) Proporcionar aos Órgãos ATC condições para que sejam capazes de manter os parâmetros operacionais contidos na alínea anterior, mesmo durante possível degradação da capacidade, quer por limitação da infraestrutura aeroportuária e/ou aeronáutica instalada, ou pela existência de condições meteorológicas adversas;
- c) Inserir no escopo do treinamento os procedimentos para as diversas atividades do serviço ATFM, integrando os Órgãos ATC e o CGNA;
- d) Validar a estrutura de banco de dados desenvolvida para o ambiente de simulação, observando as premissas estabelecidas neste documento;
- e) Permitir a máxima utilização da capacidade dos Órgãos ATC, sempre que necessário, possibilitando aos Chefes de equipe e supervisores otimizar a ativação de setores com a consequente redução da carga de trabalho; e
- f) Permitir que o ambiente de simulação seja capaz de proporcionar dois tipos de cenários, ou seja, a interação entre os Órgãos ATC, através de exercícios integrados e, além disso, seja capaz de prover treinamentos distintos para cada um dos órgãos envolvidos.

### **4.3 PESSOAL ENVOLVIDO**

Os Chefes/Comandantes/Diretores das Organizações envolvidas deverão indicar os militares de seus efetivos, considerando as orientações elencadas neste documento, de acordo com o quantitativo e o dimensionamento das equipes, adequando seus respectivos planos de férias às necessidades do evento.

#### 4.3.1 COORDENAÇÃO LOCAL DO TREINAMENTO

Cada Órgão ATC envolvido deverá indicar dois oficiais coordenadores. O primeiro será o coordenador de instrução, o qual será responsável pelo processo de montagem das equipes e treinamento dos ATCO, que se inicia com instrução e avaliações teóricas em sede. Esse oficial deverá ser, preferencialmente, o Chefe da Seção de Instrução da localidade. O outro oficial será, preferencialmente, o Chefe do Órgão ATC (ACC/COpM/APP/TWR), que ficará responsável pelas ações de doutrina e gerenciamento do seu efetivo.

#### 4.3.2 CORPO DOCENTE

Somente irão compor a equipe docente os instrutores definidos pelo oficial coordenador de instrução. Os Órgãos Regionais deverão, além de compor e indicar as equipes, deverão atender aos critérios de habilitação, comprometimento, conduta militar e operacional.

Ademais, na primeira semana do treinamento, deverão compor e indicar equipes formadas somente por Chefes de equipe/supervisores/instrutores, visando à padronização da instrução prática. Nas semanas subsequentes, deverão seguir a proporção ideal (instrutor/aluno) definida por cada órgão.

#### 4.3.3 CORPO DISCENTE

O PROSIMA terá como participantes os ATCO pertencentes aos efetivos operacionais dos seguintes órgãos ATC: ACC-BS; ACC-CW; ACC-RE; ACC-AZ; COpM I; COpM II; COpM III; APP-BR; APP-BH; APP-SV; APP-RJ; APP-SP; TWR-BR; TWR-CF; TWR-BH; TWR-SV; TWR-SP; TWR-GR; TWR-KP; TWR-GL; TWR-RJ; e TWR-JR, incluindo os Chefes de equipe, os oficiais e/ou gerentes de navegação que compõem as escalas de supervisão e os gerentes de fluxo de tráfego aéreo das FMC.

#### 4.3.4 EQUIPE DA BDS

Os Regionais definirão as equipes da BDS de acordo com as necessidades operacionais relacionadas à simulação. Por outro lado, essas equipes deverão estar aptas não só para criar a base como também mantê-la estável e atualizada durante os treinamentos, de forma que haja o máximo aproveitamento dos exercícios.

As equipes dos Órgãos Regionais deverão interagir com os técnicos do ICEA, de maneira a potencializar as plataformas do SRBC/SAGITARIO/X-4000/DACOM/TWR 3D/SICAD.

A equipe de técnicos do ICEA será definida pela Direção daquele Instituto, de forma a dar o suporte integral não só à confecção da BDS dentro do prazo estabelecido nesta Diretriz, mas também durante todo o treinamento.

#### 4.3.5 EQUIPE DO CGNA

Os componentes da equipe do CGNA serão definidos pelo Chefe daquele Centro, de forma a acompanhar, sob o ponto de vista gerencial, o fiel cumprimento das ações definidas nesta diretriz, desde a confecção da BDS até o fim do treinamento.

## 5 ORIENTAÇÕES ESPECÍFICAS PARA O TREINAMENTO

### 5.1 PREMISSAS PARA A ELABORAÇÃO DO TREINAMENTO

Os eventos incluídos no Programa possuem características próprias em função da finalidade a que se destinam. Tais aspectos estão descritos nas seguintes documentações complementares: Orientações Gerais do Treinamento, Matriz de Simulação e Manual de Exercícios.

Para os eventos de treinamento previstos no Programa, o enfoque será o de situações que envolvam tráfegos da Circulação Aérea Geral e da Circulação Operacional Militar e, particularmente, a integração entre essas áreas de Circulação, evoluindo em FIR/TMA e nas Zonas de Tráfego de Aeródromo, Áreas de Movimento e de Manobras, utilizando as medidas ATFM, as técnicas de vigilância ATS e separação convencional e as técnicas de controle de tráfego de aeródromo.

Seguem abaixo as premissas que deverão ser observadas para a elaboração do treinamento:

- a) Os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016 acontecerão na cidade do Rio de Janeiro, porém a competição de futebol de campo acontecerá, também, nas cidades de Belo Horizonte, Brasília, Salvador e São Paulo, além da cidade-sede;
- b) O Programa deverá contemplar os Órgãos ATC das cidades diretamente envolvidas no evento;
- c) O treinamento deverá contemplar as situações operacionais vivenciadas pelos ATCO das TWR, APP ACC e COpM, bem como as situações específicas durante um grande evento, como, por exemplo, o transporte de autoridades e as modificações temporárias na configuração do espaço aéreo brasileiro e nas legislações em vigor;
- d) Os responsáveis pela elaboração da BDS deverão reproduzir o cenário que possibilite aos ATCO a assimilação dos objetivos do treinamento, considerando, ainda, as plataformas de visualização definidas (SRBC/SAGITARIO/X-4000/DACOM/TWR 3D/SICAD);
- e) Os cenários deverão considerar os aspectos cognitivos do aprendizado, de forma que a complexidade seja compatível com a fase do treinamento, ou seja, que haja um aumento gradativo dessa complexidade com o transcorrer dos exercícios;
- f) Os cenários deverão contemplar situações operacionais, baseados, ou não, em RICEA ocorridos na área de responsabilidade, para que os ATCO visualizem e treinem os possíveis pontos de conflitos que ocorrem na operação cotidiana do órgão ATC;
- g) O banco de dados será fornecido pelo CGNA, que conta com dados estatísticos analisados e consolidados, além de informações como FPL, listagem de RPL e SLOT alocados. As informações serão complementadas pelo banco de dados estatísticos dos regionais;
- h) O treinamento terá duração de uma semana por Órgão ATC, devendo as equipes chegar ao ICEA no domingo e retornar as suas sedes no sábado; e

- i) A carga horária total do treinamento estará estabelecida nas Orientações Gerais do Treinamento e será diferenciada para cada órgão ATC.

## **5.2 COMPOSIÇÃO DOS CENÁRIOS**

### **5.2.1 EXCESSO DE DEMANDA**

O treinamento deverá reproduzir cenários que vislumbrem diversas situações operacionais e o excesso de demanda para os Órgãos ATC envolvidos, destacando os seguintes aspectos:

- a) Demanda variando entre 80% e 130% do número “N” do setor;
- b) Sequenciamento para pouso;
- c) Troca de cabeceira da pista do aeroporto principal;
- d) Decolagens pela cabeceira menos utilizada da pista;
- e) Aproximação para pouso pela cabeceira menos utilizada da pista;
- f) Solução de conflitos para cenários diferenciados;
- g) Concentração da demanda no setor de decolagem da FIR e/ou TMA;
- h) Desbalanceamento inesperado do setor de decolagem da FIR e/ou TMA;
- i) Concentração da demanda em um fixo específico; e
- j) Concentração da demanda nos setores da FIR e/ou TMA.

NOTA: Os valores de capacidade de setor ATC e de pista adotados para o treinamento serão aqueles publicados pela ASMU do CGNA.

### **5.2.2 DEGRADAÇÕES, CONTINGÊNCIAS E EMERGÊNCIAS**

Os Órgãos ATC deverão estar aptos a manter a continuidade da prestação dos serviços de controle aos usuários mesmo que de forma degradada ou contingenciada. Desse modo, o treinamento deverá reproduzir cenários que contemplem as seguintes situações:

- a) Suspensão das autorizações padronizadas;
- b) Redução do efetivo operacional das equipes de serviço por conta de ocorrências inopinadas de qualquer natureza, reduzindo a capacidade de agrupamento/desagrupamento de setores ATC da FIR e/ou TMA;
- c) Degradação não só da paralisação do radar como também da inoperância do STVD dos principais setores da FIR e/ou TMA, de modo a capacitar os ATCO a executar as ações previstas no modelo operacional do Órgão e, ainda, aplicar as técnicas de operação radar e convencional;
- d) Inoperância de frequência dos setores da FIR e/ou TMA;
- e) Restrições operacionais na infraestrutura aeroportuária, aumentando o tempo de ocupação de pista no aeródromo e o consequente aumento da separação no segmento de aproximação final;
- f) Suspensão das aproximações no aeródromo de destino, com previsão de duração maior do que o tempo de voo, considerando as possíveis esperas de outras aeronaves;

- g) Aeródromo de origem, ou de destino, ou a rota a ser voada, impraticável devido às condições meteorológicas adversas;
- h) Retorno das operações de pouso e decolagem no aeroporto após redução da capacidade das infraestruturas aeronáutica e/ou aeroportuária;
- i) Prioridade para o fluxo das operações de decolagens no aeródromo, aumentando a separação entre as aeronaves em aproximação;
- j) Formações meteorológicas nos setores de saída FIR e/ou TMA que acarretem o desvio das aeronaves de um setor para ingresso em outro setor;
- k) Suspensão das operações nos principais aeródromos e/ou suspensão dos principais fluxos de tráfego nos setores ATC devido às condições meteorológicas;
- l) Ativação e desativação de EAC;
- m) Agrupamento e desagrupamento de setores;
- n) Tratamento diferenciado entre as aeronaves transportando Chefes de Estado e outras autoridades, tais como: Príncipes das Nações, Secretário Geral da ONU, Presidente do FMI, Presidente do Banco Mundial, Comitê Olímpico Internacional, Autoridade Pública Olímpica e outras prioridades, de acordo com o Governo brasileiro; e
- o) Procedimentos de emergência.

### **5.2.3 SERVIÇO DE GERENCIAMENTO DE FLUXO DE TRÁFEGO AÉREO**

O treinamento deverá reproduzir cenários que possibilitem o emprego do serviço ATFM, destacando os seguintes aspectos:

- a) Emprego do Serviço ATFM.

### **5.2.4 DEFESA AÉREA**

O treinamento da defesa aérea ocorrerá dentro das TMA e os cenários deverão enfocar os seguintes aspectos:

- a) Aplicação das regras de engajamento definidas para as áreas de exclusão durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016;
- b) Acionamento e decolagem do alerta de defesa aérea (rojão e rojão de fogo);
- c) Decolagem do alerta de defesa aérea pela cabeceira menos utilizada da pista;
- d) Alerta em voo;
- e) Procedimentos de dispersão e pouso do alerta de defesa aérea (com e sem o uso do paraquedas);
- f) Situações especiais com o alerta de defesa aérea (COCOMI, curto combustível, bomba presa, entre outras);
- g) Interceptação simultânea com aeronaves de performance idênticas e diferentes;
- h) Atividade hostil;

- i) Escolta;
- j) Socorro em voo;
- k) Posicionamento das aeronaves de defesa aérea para interrogação, para o reconhecimento à distância, para mudança de rota, tiro de aviso, pouso obrigatório e tiro de destruição;
- l) Perda da capacidade de controle do Centro de Operações Militares; e
- m) Voo de RPA em espaço aéreo segregado.

### **5.3 AVALIAÇÃO**

As equipes de instrução dos Regionais deverão elaborar uma ficha de avaliação padronizada que contemple os aspectos presentes no treinamento.

Após o término do treinamento, as equipes de instrução deverão identificar os ATCO que apresentaram o melhor desempenho durante o treinamento. Os Regionais deverão confeccionar um relatório de desempenho sobre o treinamento e enviá-lo ao SDOP, ICEA e CGNA.

### **5.4 PADRONIZAÇÃO**

As equipes de instrução dos Órgãos Regionais deverão observar o fiel cumprimento da legislação em vigor, além dos critérios de separação, coordenações ATS e ATFM, transferência, registro de autorizações, substituição de posições operacionais, prestação de informação de tráfego e utilização da fraseologia específica (português/inglês).

Para fins de padronização durante a fase de treinamento, a coordenação da instrução será realizada pelo CGNA.

## **6 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**6.1** No Programa estão também inclusos, no planejamento de atividades de treinamento no laboratório de simulação de TWR 3D, os seguintes órgãos ATC da INFRAERO: TWR BH, TWR RJ, TWR GR e TWR KP.

**6.2** As prioridades e datas das ações estabelecidas neste Programa poderão sofrer ajustes, de acordo com as necessidades operacionais e a disponibilidade de recursos financeiros.

**6.3** A elaboração das diretrizes específicas para cada um dos eventos do PROSIMA será realizada, em conjunto, pelo SDOP, CGNA e ICEA.

**6.4** Os casos não previstos serão submetidos à aprovação do Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.



## Anexo A - Programa de Simulação de Movimentos Aéreos

TREINAMENTO PARA OS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016

## CRONOGRAMA DE UTILIZAÇÃO

[illegible][illegible][illegible]