

GUIA DE REFERÊNCIA PARA SOLICITAÇÃO DE *SLOTS* EM AEROPORTOS COORDENADOS E DE PROGRAMAÇÕES DE VOOS EM AEROPORTOS FACILITADOS

1. APRESENTAÇÃO

Para fins desse Guia, considera-se “*slot*” a infraestrutura aeroportuária alocada para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto **coordenado** em data e horário específicos, sendo considerado para fins de planejamento o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

Entende-se por **coordenador** a pessoa designada pela ANAC para realizar as atividades de coordenação e alocação de *slots* em aeroportos coordenados (nível 3).

Considera-se como “programação de voo” a infraestrutura aeroportuária alocada para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto **facilitado** em data e horário específicos, sendo considerado para fins de planejamento o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

Entende-se por **facilitador** a pessoa designada pelo operador do aeroporto para realizar as atividades de alocação de infraestrutura aeroportuária em aeroportos facilitados (nível 2).

Considere **aeroporto coordenado** (nível 3) o aeroporto cujo nível elevado de ocupação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, ou ainda por outras circunstâncias previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

Considere **aeroporto facilitado** (nível 2) o aeroporto cujo nível de ocupação da capacidade aeroportuária possui potencial de congestionamento que pode ser resolvido por meio de ajustes de programação mutuamente acordados entre o operador do aeroporto e empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, ou ainda por outras circunstâncias previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

Este guia está baseado no **capítulo 6 do SSIM (Standard Schedules Information Manual) da IATA** e tem o objetivo de auxiliar a empresa ou o operador aéreo de forma prática e exemplificada na elaboração e troca de mensagens para a solicitação/alteração/deleção de *slots* ou programações de voos em Aeroportos Coordenados e Facilitados.

2. FORMATO DAS MENSAGENS

Toda mensagem de solicitação de slot ou programação de voos deve ser enviada via correio eletrônico, ter formato de texto e não incluir arquivos anexados.

A mensagem pode ser dividida em até 4 partes principais: Cabeçalho, Linha de dados, Linha de informação adicional (opcional) e Rodapé.

O modelo a seguir tem por objetivo exemplificar, mediante a utilização de dados fictícios, o formato geral das mensagens de *slots* e as regras de composição. Para composição de mensagens GCR ou mensagens SIR/WIR ver Itens 2.1 e 2.2 deste Guia.

```
SMA
//LT/nome@operadorzz.com.br
W12
15JUL
GRU
NZZ0700 ZZ0701 01NOV30NOV 1234567 144320 GIGGIG0900 1030GIGGIG JJ
/ FA.08300930 FD.10001100/
SI IF NOT AVAILABLE PLS GIVE NEAREST POSSIBLE
GI BEST REGARDS nome
```

A) Cabeçalho	SMA //LT/nome@operadorzz.com.br W12 15JUL GRU
B) Linha de dados	NZZ0700 ZZ0701 01NOV30NOV 1234567 144320 GIGGIG0900 1030GIGGIG JJ
C) Linha de informação adicional	/ FA.08300930 FD.10001100/
D) Rodapé	SI IF NOT AVAILABLE PLS GIVE NEAREST POSSIBLE GI BEST REGARDS nome

A) Cabeçalho: o cabeçalho é composto de 4 ou 5 linhas, conforme detalhamento abaixo:

SMA	Tipo de mensagem: neste caso, SMA - Schedule Movement Advice Message
//LT/nome@operadorzz.com.br	Referência (linha opcional)
W12	Temporada (Winter/2012)
15JUL	Data de envio da mensagem
GRU	Aeroporto envolvido: Guarulhos (código IATA: GRU)

A.1) Uso de Referência Especial

A informação deve ser apresentada no início da segunda linha da mensagem (abaixo da informação do tipo de mensagem), iniciando-se a linha com barra dupla. Caso o operador aéreo também necessite inserir alguma referência da empresa, esta deve seguir na mesma linha, logo após a Referência Especial, separada por uma barra simples:

- **//BLOCK:** indica que o pedido deve ser processado como um todo. Se o coordenador/facilitador não puder confirmar uma ou mais linhas da mensagem, nenhuma alteração deverá ser feita.
- **//LT:** utilizado para informar que os horários constantes na mensagem estão em horário local.
- **//SWAP:** indica a intenção de troca de *slots* entre dois ou mais operadores aéreos. Para que o coordenador/facilitador proceda com o processamento, é necessário que todos os interessados na troca submetam o mesmo pedido em questão. Após o processamento, todos os envolvidos devem receber a resposta do coordenador/facilitador.
- **//WAITLIST:** utilizado quando o coordenador/facilitador envia uma oferta de melhoria referente a um pedido que se encontra em lista de espera.

B) Linha de dados:

NZZ0700 ZZ0701 01NOV30NOV 1234567 144320 GIGGIG0900 1030GIGGIG JJ
--

A linha de dados segue um formato específico e consiste numa série de elementos obrigatórios e condicionais, separados por espaços em branco. A linha possui no máximo 69 caracteres (incluindo os espaços separadores) e sempre se inicia com um código de ação e termina com uma taxa de frequência (se aplicável) ou código de tipo de serviço. Ver detalhamento abaixo:

N	Código de ação: define a função da mensagem. (Ver item 3 deste guia). Neste caso, N (New), indica uma nova solicitação.
ZZ0700 ZZ0701	Voo de chegada e voo de partida do operador ZZ no aeroporto envolvido: ZZ: operador aéreo com designação IATA "ZZ" 0700 e 0701: numerações dos voos (podendo ser apresentado com 3 caracteres: 700 e 701)
01NOV30NOV	Período de operação dos voos (note que não há espaço entre os caracteres): de 01 de novembro de 2012 a 30 de novembro de 2012. Deve-se usar as três primeiras letras dos meses na língua inglesa.
1234567	Frequência de operação: de 1 a 7 de acordo com a posição do dia da semana, sendo 1 para segunda-feira, 7 para domingo e 0 para "sem operação". Neste caso, os voos operam diariamente.

144320	Detalhamento da aeronave envolvida: os primeiros 3 caracteres indicam a quantidade de assentos da aeronave – neste caso, 144 assentos. Para aeronaves com menos de 100 assentos, é necessário apresentar o(s) zero(s) a esquerda – ex.: 90 assentos: 090. Os três últimos caracteres indicam o código IATA de tipo/subtipo da aeronave – neste exemplo, um Airbus A320 de passageiros.
GIGGIG0900	Rota de chegada e horário: os três primeiros caracteres indicam o código IATA do aeroporto de origem do voo; os três caracteres seguintes indicam o código IATA do aeroporto da última escala antes do aeroporto envolvido na solicitação (opcional); os quatro últimos caracteres indicam o horário de chegada (em LT) no aeroporto envolvido. Neste exemplo, a aeronave parte do Aeroporto do Galeão (GIG) e chega em Guarulhos as 09h00 – horário LT. Neste caso, não há escalas intermediárias e o aeroporto de origem coincide com o aeroporto da última parada, podendo este trecho da mensagem ser escrita da seguinte forma: GIG0900.
1030GIGGIG	Horário e rota de partida: semelhante ao descrito acima, os quatro primeiros caracteres indicam o horário de partida em LT, seguido do código IATA do aeroporto da próxima escala (este, opcional) e, finalmente, do código IATA do aeroporto final de destino. Se a partida for realizada em dia(s) posterior(es) ao da chegada, deve-se indicar o número de dias logo após o horário de partida – ex.: 10301GIGGIG indica que a aeronave partirá às 10h30 (LT) do dia seguinte.
JJ	Código do tipo de serviço (Ver item 4 deste guia): o primeiro caractere relaciona-se com o tipo de serviço do voo da chegada e o segundo relaciona-se com o tipo de serviço do voo da partida. Neste exemplo, trata-se de um serviço regular de passageiros tanto na chegada quanto na partida. A taxa de frequência informa que a programação deve ocorrer sempre a um número x de semanas: por exemplo, uma programação quinzenal, usaria a taxa de frequência 2: JJ2. Dessa forma, iniciaria na data informada e se repetiria duas semanas depois e não na semana seguinte. Para programações semanais, a taxa 1 não deve ser informada após o código do tipo de serviço.

C) Linha de informação adicional - opcional:

/ FA.08300930 FD.10001100/

Usada para fornecer informação extra relacionada à linha de dados principal, devendo ser iniciada e finalizada com uma barra (/). Consiste em informações precedidas de um código identificador de dois ou três caracteres, seguido de um ponto final.

As informações que podem ser incluídas nesta linha referem-se a diversos assuntos conforme item 5 deste manual, entre eles: informação do registro da aeronave, flexibilidade de horários aceitáveis, tempo mínimo do solo necessário, identificador de terminal aeroportuário para processamento e número de referência.

No exemplo dado (FA = Flexibility range – Arrival e FD = Flexibility range – Departure), o operador avisa sobre o intervalo facilitado dos horários de chegada e partida caso os horários solicitados na linha de dados principal não estejam disponíveis: chegada entre 8h30 e 9h30 (LT) e saída entre 10h00 e 11h00 (LT).

D) Rodapé:

SI IF NOT AVAILABLE PLS GIVE NEAREST POSSIBLE GI BEST REGARDS nome

O Rodapé pode ser composto de Informação Suplementar (SI = Supplementary Information) – com informação relevante para a mensagem em questão – e/ou Informação Geral (GI = General Information) – com informações gerais de fechamento da mensagem – como saudações/assinaturas.

No exemplo dado, o operador solicita na linha SI que, em caso de indisponibilidade dos horários solicitados, sejam dadas ofertas de horários o mais próximo possível do solicitado e, em seguida, finaliza com uma saudação e assinatura (linha GI).

2.1. FORMATO DAS MENSAGENS GCR

As mensagens do tipo GCR são destinadas a solicitações da aviação geral/executiva.

A forma de composição das mensagens GCR é semelhante à forma de composição das mensagens SCR, com Cabeçalho, Linha de dados, Linha de informação adicional (opcional) e Rodapé, porém com algumas diferenças a serem observadas devido à natureza destes pedidos:

- 2.1.1 Não há indicação da temporada de coordenação no cabeçalho (S ou W) nem a data do envio da mensagem;
- 2.1.2 O operador aéreo deve indicar no cabeçalho se na mensagem será informada a matrícula da aeronave (REG) ou o número do voo (FLT);
- 2.1.3 Os códigos identificadores dos aeroportos e aeronaves devem ser os da ICAO;
- 2.1.4 Não há indicação da frequência a ser operada, apenas a citação da data de operação;
- 2.1.5 Em caso de operação que envolva vários aeroportos brasileiros coordenados ou facilitados, a solicitação dos *slots* nestes aeroportos deve ser feita numa só mensagem GCR.
- 2.1.6 Em ocasiões onde a solicitação de *slots* não pode ser atendida conforme o solicitado, o coordenador/facilitador não emite oferta: aloca o slot/horário em horário próximo disponível (códigos U e K) ou, quando não há slot/horário disponível, nada é alocado (código U).

O modelo a seguir tem por objetivo exemplificar, mediante a utilização de dados fictícios, o formato das mensagens de solicitações de *slots* destinados aos serviços aéreos privados, especializados ou táxi-aéreo e as regras de composição. A Linha de informação adicional (exemplificada no item 5), usada para fornecer informação extra relacionada a linha de dados principal é opcional.

GCR

/FLT/nome@operadorzz.com.br

SBSP

N ZZZ123 01NOV 010G159 1030SBRJ D

SI IF NOT AVAILABLE PLS GIVE NEAREST POSSIBLE

GI BEST REGARDS nome

A) Cabeçalho da mensagem	GCR /FLT/nome@operadorzz.com.br SBSP
B) Linha de dados principal	N ZZZ123 01NOV 010G159 1030SBRJ D
C) Rodapé	SI IF NOT AVAILABLE PLS GIVE NEAREST POSSIBLE GI BEST REGARDS nome.

A) Cabeçalho: o cabeçalho é composto de 3 linhas conforme detalhamento abaixo:

GCR	Tipo de mensagem: neste caso, GCR
/FLT/nome@operadorzz.com.br	Indicação que a mensagem informará o(s) número(s) de voo(s) (/FLT), seguida de endereço eletrônico de referência do Operador Aéreo. Esta última informação, opcional: se o solicitante informa algum endereço de e-mail, este deve ser copiado no ato da resposta, após o processamento da mensagem.
SBSP	Aeroporto envolvido: Congonhas (indicador ICAO: SBSP)

B) Linha de dados principal:

N ZZZ123 01NOV 010G159 1030SBRJ D

A linha de dados deve seguir um formato específico e consiste numa série de elementos obrigatórios e condicionais, separados por espaços em branco. A linha sempre se inicia com um código de ação e termina com uma taxa de frequência (se aplicável) ou código de tipo de serviço, conforme detalhamento abaixo:

N	Código de ação: define a função da mensagem, conforme tabelas a seguir dos Códigos de Ação para mensagens GCR. Neste caso, N (novo), indica uma nova solicitação.
ZZZ123	Voo de partida do operador ZZZ no aeroporto envolvido: ZZZ: operador aéreo com designação ICAO "ZZZ". 123: numeração do voo de partida. Caso o operador aéreo tivesse indicado, no cabeçalho da mensagem, que seria informada a matrícula da aeronave (REG), este campo deveria ser preenchido com a matrícula da aeronave que realizaria a operação.
01NOV	Data da operação do voo (não há espaço entre os caracteres): 01 de novembro. As três letras que indicam o mês de operação (NOV) referem-se as três primeiras letras do mês, na língua inglesa.

010G159	Detalhamento da aeronave envolvida: os primeiros 3 caracteres indicam a quantidade de assentos da aeronave – neste caso, 10 assentos. Para aeronaves com menos de 100 assentos, é necessário apresentar o(s) zero(s) a esquerda. Os quatro últimos caracteres indicam o código ICAO da aeronave – neste exemplo, Gulfstream Aerospace G-159.
1030SBRJ	Horário e rota de partida: os quatro primeiros caracteres indicam o horário de partida do aeroporto coordenado em UTC (neste caso, 10:30h) e as quatro letras seguintes, o código ICAO do aeroporto de destino. Os minutos devem ser apresentados em múltiplos de 5.
D	Código do tipo de serviço conforme item 4 deste Guia: neste exemplo, trata-se de um serviço da Aviação Geral.

CÓDIGOS DE AÇÃO DO OPERADOR – MENSAGENS GCR:

C	Programação a ser alterada: utilizado para indicar intenção de modificar programação já alocada. O Código de Ação C deve ser utilizado em combinação com o código R.
D	Cancelamento de programação: utilizado para exclusão de programação já alocada.
N	Nova programação: utilizado para solicitação de novos <i>slots</i> /horários de voos.
R	Proposta de reprogramação, utilizado em conjunto com o código C.

CÓDIGOS DE AÇÃO DO COORDENADOR/FACILITADOR – MENSAGENS GCR:

H	Linha de <i>slots</i> /horários alocados: utilizado para informar ao operador sobre as programações alocadas no aeroporto.
K	Confirmação: utilizado para informar ao operador sobre o que foi alocado. Quando utilizado em conjunto com o código U, equivale a alocação em horário distinto ao solicitado.
U	Impossibilidade de atendimento: utilizado para informar que a alocação não pode ser atendida – seja por restrições de capacidade, seja por fatores diversos como o fechamento temporário do aeroporto.
W	Linha C não reconhecida: utilizado para informar que a solicitação não pode ser processada devido a erros na submissão dos dados. Pode ser utilizado em conjunto com o código H.
X	Cancelamento: utilizado para confirmar o cancelamento de uma programação.

C) Rodapé:

SI IF NOT AVAILABLE PLS GIVE NEAREST POSSIBLE
GI BEST REGARDS nome

O Rodapé pode ser composto de Informação Suplementar (SI) – com informação relevante para a mensagem em questão e/ou Informação Geral (GI) – com informações gerais de fechamento da mensagem – como saudações/assinaturas.

No exemplo dado, o operador solicita (em caso de indisponibilidade dos horários solicitados) a possibilidade de alocação de horários o mais próximo possível daqueles informados na linha de dados principal (SI) e, em seguida, finaliza com uma saudação e assinatura (GI).

2.2. FORMATO DAS MENSAGENS SIR/WIR

A forma geral de composição das mensagens SIR ou WIR é semelhante à forma de composição da mensagem SCR, porém mais reduzida, composta essencialmente de Cabeçalho e Linha de solicitação da informação.

O formato, tamanho e complexidade da linha de solicitação da informação de *slots* das mensagens SIR/WIR depende do tipo de informação que o operador aéreo deseja receber: informação de um voo específico ou tipo de voo específico, informação referente a uma parte da temporada ou dia/horário específico, etc.

Exemplo:

```
SIR
S15
15JUL
GIG
Q ZZ 00000060 2200 2300
```

A) Cabeçalho da mensagem	SIR S15 15JUL GIG
B) Linha de solicitação da informação	Q ZZ 00000060 2200 2300

A) Cabeçalho: o cabeçalho é composto de 4 linhas conforme detalhamento abaixo:

SIR	Tipo de mensagem: neste caso, SIR
S15	Temporada de Verão de 2015
15JUL	Data do envio da mensagem
GIG	Aeroporto envolvido: Galeão (indicador IATA: GIG)

B) Linha de solicitação da informação:

Q ZZ 00000060 2200 2300

A linha de solicitação da informação deve ser iniciada com o código de ação Q, seguindo a sequência lógica e espaços obrigatórios da linha de dados principal das mensagens SCR: voo de chegada, voo de saída, período ou dia específico, frequência de operação, horário de chegada, horário de saída etc.

Quando o pedido da informação se referir aos *slots* alocados de todos os operadores que operam ou desejam operar no aeroporto coordenado ou facilitado, o código QQQ deve ser utilizado.

No exemplo dado acima, trata-se do pedido de informação de todos os *slots* alocados de voos de partida do operador ZZ, aos sábados, entre 22h UTC e 23h UTC.

A mesma regra se aplica às mensagens WIR, a diferença é que o coordenador/facilitador deve buscar as informações da lista de espera de *slots* pendentes de alocação ou de melhorias (linhas com código P em vez de H).

3. CÓDIGOS DE AÇÃO

O código de ação é representado pela primeira letra da linha de dados principal e detalha a função da mensagem de *slots*. Alguns códigos são utilizados apenas pelos operadores, outros apenas pelos facilitadores e coordenadores. A seguir serão detalhados os principais códigos utilizados.

3.1. CÓDIGOS PARA EMPRESAS AÉREAS OU OPERADORES AÉREOS

A	Aceitação de oferta: utilizado para aceitação de uma proposta de reprogramação voluntária. Quando várias ofertas são propostas para uma mesma linha de pedido, o operador deve responder a apenas uma delas: a aceitação de uma delas pelo operador automaticamente cancela as demais ofertas. Não é permitida a combinação dos códigos A/P e Z para uma mesma linha O.
B	<i>Slots</i> para nova entrante: utilizado por empresa aérea entrante no aeroporto coordenado ou facilitado, solicitando nova programação.
C	Programação a ser alterada devido a alguma razão operacional: utilizado para indicar intenção de modificar programação já alocada ou em lista de espera. O Código de Ação C deve ser utilizado em combinação com os códigos R, L ou I, sendo que a linha C sempre deve ser apresentada antes da linha destes três códigos.
D	Cancelamento de programação: utilizado para exclusão de programação já alocada.
E	Eliminação permanente de programação: utilizado para exclusão permanente de programação já alocada, seja a malha inteira ou voos específicos de uma empresa ou operador aéreo.
F	Solicitação de <i>slots</i> históricos adquiridos na temporada equivalente anterior.
I	Proposta de reprogramação em continuação à temporada subsequente anterior. Deve ser utilizado em conjunto com um dos códigos C ou M. Algumas pequenas alterações podem ser aceitas pelo coordenador como a mudança da numeração do voo ou a redução da capacidade do equipamento.
L	Proposta de reprogramação, sem aceitação de ofertas: quando utilizado em conjunto com o código C, indica a não aceitação do fornecimento de ofertas pelo coordenador/facilitador. Dessa forma, caso não seja possível modificar a programação existente, mantém-se a mesma.
M	Programação a ser alterada devido a alguma razão não operacional: utilizado para indicar intenção de modificar programação já alocada ou em lista de espera. O Código de Ação M deve ser utilizado em combinação com os códigos R, L ou I.
N	Nova programação: utilizado para solicitação de novos <i>slots</i> /horários.
P	Aceitação de oferta e envio do pedido original para lista de espera: utilizado para aceitação de uma proposta de reprogramação voluntária, indicando que o operador aguardará pela alocação da programação originalmente solicitada, agora em lista de espera.
	Da mesma forma que o código A, quando várias ofertas são propostas para o mesmo pedido, a aceitação de uma delas pelo operador automaticamente cancela as demais ofertas. Não é permitida a combinação dos códigos A/P e Z para a mesma linha O.
Q	Solicitação de informação sobre programação alocada ou em lista de espera: utilizado em mensagens SIR ou WIR.

R	Proposta de reprogramação, com aceitação de ofertas: quando utilizado em conjunto com o código C, indica a aceitação do fornecimento de ofertas pelo coordenador/facilitador. Dessa forma, caso não seja possível modificar a programação existente, o coordenador/facilitador poderá ofertar <i>slots</i> próximos disponíveis.
V	<i>Slots</i> para nova entrante em continuação à temporada subsequente anterior: utilizado por empresa aérea entrante no aeroporto coordenado ou facilitado, solicitando nova programação idêntica a temporada subsequente anterior. Algumas pequenas alterações podem ser aceitas pelo coordenador/facilitador como a mudança da numeração do voo ou a redução da capacidade do equipamento.
Y	<i>Slots</i> em continuação à temporada subsequente anterior: utilizado por empresa aérea ao solicitar nova programação idêntica a temporada subsequente anterior. Algumas pequenas alterações podem ser aceitas pelo coordenador como a mudança da numeração do voo ou a redução da capacidade do equipamento.
Z	Não aceitação da oferta: em mensagens SCR ou SMA, é utilizado para indicar que a programação oferecida pelo coordenador ou facilitador não é aceitável. Caso o operador aéreo tenha recebido mais de uma oferta e queira declinar de todas, deve responder com Z para cada uma das ofertas recebidas. Caso o operador deseje realizar nova tentativa de alteração da programação, deve solicitá-la por meio dos códigos N ou C. Não é permitida a combinação dos códigos A/P e Z para a mesma linha O.

3.2. CÓDIGOS PARA O COORDENADOR OU FACILITADOR

H	Linha de <i>slots</i> alocados: utilizado para informar ao operador sobre as programações já alocadas no aeroporto ou com direito histórico para alocação (mensagem SHL).
I	Informação de disponibilidade de slot: utilizado em resposta às mensagens SAQ.
K	Confirmação: utilizado para informar ao operador de que a solicitação foi atendida conforme o solicitado/ofertado.
O	Oferta: utilizado para fornecer oferta ao operador, caso não seja possível atender a uma solicitação. O coordenador/facilitador deverá emitir, sempre que possível, uma oferta de horário o mais próximo possível do horário solicitado. Em alguns casos, o coordenador/facilitador poderá emitir mais de uma oferta, com horários antes e depois do horário facilitado. Neste caso, se alguma oferta for facilitado do operador, este deve responder com o código de ação A, sem declinar com código Z a segunda oferta dada: a segunda oferta é cancelada automaticamente.
P	Pendência: Quando utilizado em mensagens SCR ou SIR, indica uma pendência de ação. Exemplo: quando a aceitação ou recusa de uma oferta depende de aceitação ou recusa de oferta dada à outra empresa aérea. Quando utilizado em mensagens WCR e WIR, informa que a solicitação se encontra em lista de espera.
T	Alocação sujeita a condições: a alocação pode ser cancelada se a(s) condição(ões) não for(em) atendida(s).
U	Impossibilidade de atendimento: utilizado para informar que a alocação não pode ser atendida – seja por restrições de capacidade, seja por fatores diversos como o fechamento temporário do aeroporto. Pode ser utilizado em conjunto com o código O.
W	Linha C não reconhecida: utilizado para informar que a solicitação não pode ser processada devido a erros na submissão dos dados. Pode ser utilizado em conjunto com o código H.
X	Cancelamento: utilizado para confirmar o cancelamento de uma programação solicitado pelo operador.

4. TIPOS DE SERVIÇO

O código de tipo de serviço é utilizado para indicar a principal razão da operação. A seguir, serão apresentados os principais códigos utilizados:

J	Scheduled passenger normal service – utilizado para voos regulares de passageiros.
F	Scheduled cargo/mail – utilizado para voos regulares de carga e mala postal.
M	Scheduled mail – utilizado para voos regulares somente de mala postal.
G	Additional passenger scheduled service – utilizado para voos extras de passageiros.
C	Charter passenger service – utilizado para voos charters/fretamento de passageiros.
H	Charter cargo/mail – utilizado para voos charters cargueiro e de mala postal.
P	Positioning/ferry flight – utilizado para voos não comerciais – caso dos voos de posicionamento e <i>ferry</i> .
T	Technical test – utilizado para voos de teste da aeronave.
K	Training – utilizado para voos de treinamento (check da tripulação).
X	Technical stop – utilizado para pouso técnico – ex. abastecimento da aeronave.
D	General aviation – utilizado para voos da aviação geral.
N	Business Aviation/Air Taxi – utilizado para voos de taxi-aéreo.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS E CÓDIGOS DE RAZÃO DO COORDENADOR/FACILITADOR

Informações Adicionais

As informações adicionais, quando apresentadas, devem vir logo após as informações da(s) linha(s) de dados principais, iniciando-se com uma barra simples, seguida de espaço, código da informação adicional, ponto, informação adicional, finalizando com outra barra simples.
Ex.: / FA.08300930 FD.10001100/

Código da Informação Adicional	Informação Adicional
AA	Utilizado somente em mensagem WIR, informa o horário originalmente solicitado para chegada no aeroporto coordenado/facilitado.
AD	Utilizado somente em mensagem WIR, informa o horário originalmente solicitado para partida no aeroporto coordenado/facilitado.
CA	Razão do coordenador/facilitador para o horário da chegada no aeroporto coordenado/facilitado.
CD	Razão do coordenador/facilitador para o horário da partida no aeroporto coordenado/facilitado.
FA	Intervalo facilitado para o horário do voo de chegada no aeroporto coordenado ou facilitado.
FD	Intervalo facilitado para o horário do voo de partida no aeroporto coordenado ou facilitado.
MT	Tempo mínimo de solo para processamento da aeronave, expresso em minutos, com 3 caracteres. Ex.: 45 minutos: / MT. 045/
NA	Número de referência do voo de chegada no aeroporto coordenado/facilitado podendo ser apresentado com até 10 caracteres numéricos.
ND	Número de referência do voo de partida no aeroporto coordenado/facilitado podendo ser apresentado com até 10 caracteres numéricos.
RA	Utilizado somente em mensagens SAL ou SIR, informa o horário originalmente solicitado para chegada no aeroporto coordenado/facilitado.
RD	Utilizado somente em mensagens SAL ou SIR, informa o horário originalmente solicitado para partida no aeroporto coordenado/facilitado.
RE	Registro da aeronave, apresentado com no mínimo dois caracteres e no máximo 10 caracteres.
SA	Utilizado somente em mensagem SAL, texto livre composto de no máximo 10 caracteres para o voo de chegada no aeroporto coordenado/facilitado.
SD	Utilizado somente em mensagem SAL, texto livre composto de no máximo 10 caracteres para o voo de partida no aeroporto coordenado/facilitado.
TA	Identificador do terminal de desembarque no aeroporto coordenado/facilitado.
TD	Identificador do terminal de embarque no aeroporto coordenado/facilitado.

Código de Razão do Coordenador/Facilitador

Os códigos de razão do coordenador/facilitador devem vir precedidos dos códigos das informações adicionais CA e CD referentes as razões da restrição do coordenador/facilitador para as solicitações dos *slots*/horários dos voos de chegada e de partida respectivamente. Quando não há restrição, o código de razão do coordenador é "OK".

Código de Razão do Coordenador/facilitador	Razão do Coordenador/facilitador – mensagens SAL, SAQ, SMA e SCR
AA	Capacidade de Pátio.
AB	Restrição ATC.
CF	Curfew (fechamento temporário do aeroporto).
GA	Capacidade das Pontes de Embarque.
GRD	Tempo Mínimo de Solo Requerido.
HA	Restrição Máxima de Segurança contra Atos Ilícitos.
NA	Alocação Noturna.
NB	Restrição de Ruído.
NE	Nova Entrante.
OK	Sem Restrição.
PA	Alocação de Voos Não Regulares Pós Conferência Internacional de <i>Slots</i> .
QT	Limite de Cotização.
R6A	Restrição de Pista para voos de chegada.
R6D	Restrição de Pista para voos de partida.
RA	Restrição de Pista.
Rnnn	Restrição de pista nos nnn minutos.
SE	Restrição de Segurança contra Atos Ilícitos.
TA	Restrição de Terminal.
Tnnn	Restrição de Terminal nos nnn minutos.
UA	Outra razão. Neste caso, o coordenador/facilitador deve esclarecer o motivo.
WA	Sem <i>slots</i> disponível, solicitação mantida em lista de espera.

Código de Razão do Coordenador	Razão do Coordenador – mensagem SHL
Nxx	Não observância do mínimo de xx% de regularidade no uso dos <i>slots</i> .
Pxx	Não observância do mínimo de xx% de pontualidade no uso dos <i>slots</i> .
NP	Período não reconhecível.
MU	Uso incorreto dos <i>slots</i> .
NE	Nova Entrante.

6. EXEMPLOS DE MENSAGENS E TROCA DE MENSAGENS

A) Caso de novas solicitações de *slots*:

A1) Exemplo de solicitação de novos voos regulares de passageiros, em horário local (LT), a operar de segunda a sexta-feira, durante dois meses em aeroporto coordenado. Neste caso o operador solicita o fornecimento de oferta (linha SI) caso o pleito não possa ser atendido:

```
SCR
//LT
S12
15JUL
GRU
NYY0023 YY0024 30JUL28SEP 1234500 240345 MXP0700 0930MXP JJ
SI IF NOT AVBL PLS GIVE NEAREST POSSIBLE
GI BRGDS
```

A2) Exemplo de uma nova solicitação ad-hoc (voos não regulares) em aeroporto facilitado, onde o voo de partida ocorre no dia seguinte ao pouso:

```
SMA
W14
15JUL
GIG
NZZ0700 ZZ0701 30OCT 079CR9 MVD2330 00151MVD CC
GI BRGDS
```

O número **1** após o horário de partida significa que a partida acontecerá no dia 31 de outubro. Portanto, a data informada na linha de dados refere-se sempre ao voo de chegada.

A linha da mensagem abaixo ilustra um **erro** comumente cometido neste caso abordado no exemplo A2:

```
NZZ0700 ZZ0701 30OCT31OCT 0004500 079CR9 MVD2330 00151MVD CC
```

Dessa forma, a mensagem indica que também haverá uma chegada no dia 31 de outubro.

Algumas possíveis respostas dada pelo facilitador:

Resposta positiva ao pedido A2:

SMA
W14
16JUL
GIG
KZZ0700 ZZ0701 30OCT 079CRJ MVD2330 00151MVD CC
SI ALL TIMINGS IN UTC
GI BRGDS

Resposta negativa ao pedido A2 devido restrição de pista para o pouso, seguida de oferta de horário alternativo para o voo de chegada:

SMA
W14
16JUL
GIG
UZZ0700 ZZ0701 30OCT 079CRJ MVD2330 00151MVD CC / CA.R05 CD.OK/
OZZ0700 ZZ0701 30OCT 079CRJ MVD2335 01301MVD CC
SI ALL TIMINGS IN UTC
GI BRGDS

A3) Exemplo de solicitação de voos ad hoc em um mesmo pedido (SCR) em Guarulhos:

SCR
//LT
S12
15JUL
GRU
NZZ0998 ZZ0997 18OCT 29177L MAN1125 1335MAN CC
NZZ0996 ZZ0995 19OCT 220752 POA1525 1635BSB CC
NZZ0990 ZZ0991 20OCT 14473G JTC0800 0850REC CP
GI BRGDS

A4) Exemplo de solicitação de voo novo de partida da Aviação Geral, partindo do aeroporto de Congonhas, com informação da matrícula da aeronave:

GCR
/REG
SBSP
N ABCDE 13AUG 010G159 1230SBRJ D
GI BRGDS

A5) Exemplo de solicitação de voo novo de partida da Aviação Geral, partindo do aeroporto de Congonhas, com informação do número do voo:

GCR
/FLT
SBSP
N ABC123 13AUG 010G159 1230SBRJ D
GI BRGDS

A6) Exemplo de solicitação de voos novos da Aviação Geral, partindo do aeroporto de Congonhas, com pouso no aeroporto Santos Dumont, com informação dos números dos voos:

GCR
/FLT
SBSP
N ABC123 13AUG 010G159 1230SBSP D
SBRJ
NABC456 13AUG 010G159 1315SBRJ D
GI BRGDS

Resposta negativa ao pedido A6. por indisponibilidade de infraestrutura de pista em SBRJ no horário solicitado ou próximo dele:

GCR
/FLT
SBSP
U ABC123 13AUG 010G159 1230SBSP D
SBRJ
UABC456 13AUG 010G159 1315SBRJ D
GI BRGDS

Deve-se observar que mesmo com o horário em SBSP disponível, todo o pedido da GCR foi negado pois não havia disponibilidade de infraestrutura em um dos aeroportos da mensagem.

Resposta positiva ao pedido A6. com horário alocado distinto do que foi solicitado:

GCR
/FLT
SBSP
K ABC123 13AUG 010G159 1230SBSP D
SBRJ
UABC456 13AUG 010G159 1315SBRJ D
KABC456 13AUG 010G159 1320SBRJ D GI
BRGDS

Deve-se observar que o código de ação O (para oferta) não é utilizado em mensagens GCR. Caso o horário alocado não seja facilitado do operador, este deve solicitar o cancelamento do slot.

B) Cancelamento de *slots*:

B1) Exemplo de cancelamento de voos de passageiros durante uma temporada inteira em aeroporto coordenado:

```
SCR
//LT
W12
15SEP
GRU
DZZ0700 ZZ0701 28OCT30MAR 1234500 133734 JPA0900 0940CWB JJ GI
BRGDS
```

B2) Exemplo de cancelamento de um dia simples de operação (que pode ou não fazer parte de uma série de *slots*):

```
SCR
//LT
S12
15JUL
GRU
DXX0700 XX0701 30JUL 133734 JPA0900 0940CWB JJ GI
BRGDS
```

A seguir algumas possíveis respostas dada pelo coordenador:

Resposta positiva ao pedido de deleção B1:

```
SCR
//LT
W12
15SEP
GRU
XZZ0700 ZZ0701 28OCT30MAR 1234500 133734 JPA0900 0940CWB JJ
SI ALL TIMINGS IN UTC
GI BRGDS ANAC SLOT COORDINATION
```

Resposta negativa ao pedido B2, devido ao fato do coordenador não ter reconhecido alguns dados submetidos:

SCR
//LT
S12
15JUL
GRU
WXX0700 XX0701 30JUL30JUL 1000000 133734 JPA**0900 0940**CWB JJ
HXX0700 XX0701 30JUL30JUL 1000000 133734 JPA**0915 1045**CWB JJ
SI ALL TIMINGS IN UTC
GI BRGDS ANAC SLOT COORDINATION

No exemplo acima, os horários alocados de chegada e partida de Guarulhos eram 09h15 e 10h45 LT – conforme informado na linha H. Dessa forma, a solicitação não é atendida e o operador deve enviar nova solicitação com informações válidas para o processamento.

B3) Exemplo de eliminação permanente de todos os *slots* do operador ZZ alocados na temporada S15 em GRU:

SCR
//LT
S15
31OCT
GRU
EZZ ZZ
GI BRGDS

C) Alterações de *Slots*

Numa solicitação de alteração de *slots* sempre deve haver pelo menos uma das três combinações de códigos de ação: “C com R”; “C com L” ou “C com I” sendo que a linha C sempre deverá mostrar a informação presente na base de *slots* vigentes, entendida como o conjunto de *slots* vigentes em um dado dia de operação da temporada (o C pode ser substituído por M caso a razão da alteração não seja operacional).

C1) Exemplo de solicitação de alteração de equipamento, sem aceitação de oferta (código L):

SCR
//LT
S12
22APR

GRU

CZZ0010 ZZ0011 25APR25APR 0030000 **282772** LAS0420 1135LAS JJ

LZZ0010 ZZ0011 25APR25APR 0030000 **312744** LAS0420 1135LAS JJ

SI AIRCRAFT CHANGE ONLY - NO TIME CHANGE

GI BRGDS

C2) Exemplo de solicitação de alteração de horário durante toda a temporada S09, com aceitação de oferta (código R):

SCR

//LT

S09

05FEB

GRU

CYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321SSA**0900 1030**MAO JJ

RYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321SSA**1000 1130**MAO JJ GI

BRGDS

A seguir algumas possíveis respostas dada pelo coordenador:

Resposta positiva ao pedido de alteração C1:

SCR

//LT

S12

23APR

GRU

XZZ0010 ZZ0011 25APR25APR 0030000 **282772** LAS0420 1135LAS JJ

KZZ0010 ZZ0011 25APR25APR 0030000 **312744** LAS0420 1135LAS JJ

SI ALL TIMINGS IN UTC

GI BRGDS ANAC SLOT COORDINATION

Resposta negativa ao pedido de alteração C2, com oferta:

SCR

//LT

S09

06FEB

GRU

HYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321 SSA**0900 1030**MAO JJ

UYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321 SSA**1000 1130**MAO JJ

OYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321 SSA**0955 1135**MAO JJ

SI ALL TIMINGS IN UTC

GI BRGDS ANAC SLOT COORDINATION

A seguir, uma possível resposta (de aceitação) dada pelo operador YY à oferta acima:

SCR
//LT
S09
07FEB
GRU
AYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321SSA**0955 1135**MAO JJ GI
BRGDS

Neste exemplo, após aceitação (código A), o coordenador deve enviar nova mensagem ao operador YY confirmando a alteração (código K). Caso o operador YY tivesse declinado da oferta (código Z), o coordenador cancelaria automaticamente a oferta, utilizando o código X, mantendo a programação original, utilizando o código H.

A seguir, uma possível resposta (de aceitação, com pedido de manutenção do pedido original em lista de espera) dada pelo operador YY à oferta acima:

SCR
//LT
S09
07FEB
GRU
PYY0700 YY0701 30MAR23OCT 1234500 190321SSA**0955 1135**MAO JJ GI
BRGDS

Neste exemplo, após aceitação (código P), o coordenador deve enviar nova mensagem ao operador YY confirmando a alteração (código K). A diferença é que o pedido original fica em lista de espera, aguardando melhoria.

C3) Exemplo de solicitação de alteração de programação de voos regulares de passageiros em bloco:

SCR
//LT//**BLOCK**
S14
04JUL
GRU
CZZ4199 ZZ4370 08JUL 133734 THE0830 1040GIG JJ
LZZ4199 ZZ9000 08JUL 133734 THE0830 1000BPS JP

CZZ6975 ZZ4008 08JUL 133734 JDO0923 1123CGR JJ
LZZ6975 ZZ4370 08JUL 133734 JDO0923 1040GIG JJ
CZZ4058 ZZ4058 08JUL 133734 BSB1042 1148POA JJ
LZZ4058 ZZ4008 08JUL 133734 BSB1042 1123CGR JJ GI
BRGDS

Se, no pedido acima, o coordenador não puder confirmar uma ou mais linhas L da SCR, nenhuma alteração é feita (dado o comando BLOCK) e o coordenador deve responder com U para cada linha L.

D) Solicitações de informações – mensagens SIR e WIR

D1) Exemplo de solicitação de informações sobre todos os voos (chegadas e partidas) do operador ZZ em GRU:

SIR
//LT
S15
15JUL
GRU
QZZ ZZ

D2) Exemplo de solicitação de informações sobre todos os voos (de todos os operadores) das sextas-feiras de maio, entre 8h00 e 12h00 LT:

SIR
//LT
S14
20FEB
GRU
QQQQ QQQ 01MAY31MAY 0000500 0800 1200

A seguir, possível resposta dada ao exemplo D1:

SIR
//LT
S12
15JUL
GRU
HZZ0009 ZZ0010 01APR27OCT 1004060 270343 ATH0100 0325ATH JJ
HZZ0011 ZZ0012 01APR27OCT 0030507 270343 SSH2200 2355SSH JJ
GI BRGDS ANAC SLOT COORDINATION

D3) Exemplo de solicitação de informações sobre todos os voos (chegadas e partidas) do operador ZZ em lista de espera em GRU:

```
WIR
//LT
S15
15JUL
GRU
QZZ ZZ
```

E) Questionamentos sobre disponibilidade de *slots* – mensagens SAQ

E1) Exemplo de questionamento sobre a alocação de novos voos em parte de uma temporada:

```
SAQ
//LT
S03
15APR
GRU
NZZ0881 ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1730 1815DOU JJ
GI BRGDS
```

E2) Exemplo de questionamento sobre a possibilidade de alterações de horário numa programação, onde a linha C indica a programação mantida na base de *slots* vigentes e a linha R indica o cenário pretendido:

```
SAQ
//LT
S03
15APR
GRU
CZZ0881 ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1055 1140DOU JJ RZZ0881
ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1130 1215DOU JJ
GI BRGDS
```

O coordenador deve enviar uma mensagem de resposta SAQ apenas para fins de informação (código I) podendo também fazer uma combinação do código I com H ou U conforme o caso. No entanto, nenhuma alteração é feita na base de *slots*.

A seguir, exemplo de resposta positiva a solicitação do exemplo E1:

```
SAQ
//LT
```

S03

15APR

GRU

IZZ0881 ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1730 1815DOU JJ

GI BRGDS ANAC SLOT COORDINATION

Dessa forma, caso o operador realize em seguida o pedido dos voos novos através de mensagem SCR, há alta probabilidade de os *slots* serem alocados conforme a informação fornecida na linha I acima. No entanto, o pedido também pode ser negado, caso a infraestrutura tenha sido esgotada no intervalo entre o envio da SAQ e da SCR.

A seguir, exemplo de resposta negativa a solicitação do exemplo E1, com a informação de cenários próximos disponíveis:

SAQ

//LT

S03

15APR

GRU

UZZ0881 ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1730 1815DOU JJ

IZZ0881 ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1715 1800DOU JJ

IZZ0881 ZZ0882 05MAY27JUN 1234500 042AT4 UDI1745 1830DOU JJ GI

BRGDS ANAC SLOT COORDINATION

7. Relação de Aeroportos Coordenados e Facilitados

Informações atualizadas sobre a lista de aeroportos coordenados pela ANAC e aeroportos facilitados, bem como os respectivos contatos dos aeroportos, estão disponíveis em:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/contatos-aeroportos>