

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

ICA 100-11

PLANO DE VOO

2017



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



**TRÁFEGO AÉREO**

ICA 100-11

PLANO DE VOO

2017





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

PORTARIA DECEA Nº 81/DGCEA, DE 06 DE JULHO DE 2017.

Aprova a reedição da ICA 100-11, que regulamenta o uso do “Plano de Voo”.

**O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 100-11, “Plano de Voo”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 04 de agosto de 2017 e revoga, na mesma data, a Portaria DECEA nº 090/DGCEA, de 27 de junho de 2016, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 110, de 5 de julho de 2016.

Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO  
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 118, de 12 de julho de 2017)



## SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO</b> .....	7
<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	9
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	9
1.2 <u>ÂMBITO</u> .....	9
1.3 <u>DEFINIÇÕES</u> .....	9
1.4 <u>ABREVIATURAS</u> .....	10
<b>2 REGRAS GERAIS</b> .....	12
2.1 <u>TIPOS DE PLANOS DE VOO</u> .....	12
2.2 <u>APRESENTAÇÃO DE PLANO DE VOO</u> .....	12
2.3 <u>OBRIGATORIEDADE DA APRESENTAÇÃO</u> .....	13
2.4 <u>VALIDADE</u> .....	14
2.5 <u>COMPETÊNCIAS E RESPONSABILIDADES</u> .....	14
2.6 <u>MUDANÇA DE REGRAS</u> .....	14
<b>3 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO COMPLETO</b> .....	16
3.1 <u>APRESENTAÇÃO</u> .....	16
3.2 <u>CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO</u> .....	16
<b>4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO REPETITIVO</b> .....	18
4.1 <u>CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO</u> .....	18
4.2 <u>APRESENTAÇÃO</u> .....	18
4.3 <u>PROCESSAMENTO</u> .....	19
4.4 <u>ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO</u> .....	19
4.5 <u>VIGÊNCIA DA LISTAGEM DE RPL</u> .....	19
4.6 <u>CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO</u> .....	19
4.7 <u>MODIFICAÇÕES PERMANENTES</u> .....	19
4.8 <u>SUSPENSÃO E CANCELAMENTO</u> .....	20
<b>5 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO SIMPLIFICADO</b> .....	21
5.1 <u>CRITÉRIO DE APLICAÇÃO</u> .....	21
5.2 <u>APRESENTAÇÃO</u> .....	21
5.3 <u>CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO</u> .....	21
<b>6 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	23

<b>REFERÊNCIAS</b> .....	24
<b>Anexo A - Formulário de Plano de Voo Completo (PVC)</b> .....	25
<b>Anexo B - Formulário de Plano de Voo Simplificado (PVS)</b> .....	26
<b>Anexo C - Formulário de Atualização de Plano de Voo</b> .....	27
<b>Anexo D - Formulário de Plano de Voo Repetitivo (RPL)</b> .....	27

## **PREFÁCIO**

Esta publicação substitui a ICA 100-11, de 5 de julho de 2016, abrangendo as seguintes provisões:

- 1 - Inserção dos conceitos de Zona de Identificação de Defesa Aérea e de Centro de Informação Aeronáutica;
- 2 - Novos requisitos de obrigatoriedade de apresentação de Plano de Voo;
- 3 - Maior detalhamento para apresentação do Plano AFIL;
- 4 - Alteração na antecedência de apresentação de Plano de Voo; e
- 5 - Procedimentos de apresentação de Planos de Voo por telefone, fac-símile ou pela internet.

Ademais, foram introduzidas melhorias editoriais na publicação.



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Esta Instrução tem por finalidade regulamentar o uso do Plano de Voo, em complemento ao disposto na ICA 100-12 (Regras do Ar).

### **1.2 ÂMBITO**

O constante nesta Instrução, de observância obrigatória, aplica-se aos aeronavegantes que utilizem o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, ao CGNA e aos órgãos ATS, AIS e SAR.

### **1.3 DEFINIÇÕES**

#### **AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**

Autorização para que uma aeronave proceda de acordo com as condições especificadas por um órgão de controle de tráfego aéreo.

#### **DOCUMENTAÇÃO INTEGRADA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

Conjunto de Publicações de Informação Aeronáutica, constituído de AIP, Suplemento AIP, NOTAM, boletim de informação prévia ao voo, AIC, lista de verificação e resumos.

#### **PLANO DE VOO**

Informações específicas, relacionadas com um voo planejado ou com parte de um voo de uma aeronave, fornecidas aos órgãos que prestam os serviços de tráfego aéreo.

#### **PLANO DE VOO APRESENTADO**

Plano de Voo tal como fora apresentado pelo piloto, ou seu representante, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo, sem qualquer modificação posterior.

#### **PLANO DE VOO EM VIGOR**

Plano de Voo que abrange as modificações, caso haja, resultantes de autorizações posteriores.

#### **PLANO DE VOO REPETITIVO**

Plano de Voo relativo a uma série de voos regulares, que se realizam frequentemente com idênticas características básicas, apresentado pelos exploradores para retenção e uso repetitivo pelos órgãos ATS.

#### **ZONA DE IDENTIFICAÇÃO DE DEFESA AÉREA.**

Espaço aéreo de designação especial e de dimensões definidas, dentro do qual as aeronaves devem satisfazer procedimentos especiais de identificação e de notificação, além

daqueles que se relacionam à prestação dos serviços de tráfego aéreo, para fins de Defesa Aérea.

#### **1.4 ABREVIATURAS**

ACC	- Centro de Controle de Área
AFIL	- Plano de Voo Apresentado em Voo
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
ALTN	- Alternativa
AMHS	- Sistema de Tratamento de Mensagens ATS
ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
ARCC	- Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico
ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
C-AIS	- Centro de Informação Aeronáutica
CHG	- Mensagem de Modificação
CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Voo
COpM	- Centro de Operações Militares
CPL	- Plano de Voo em Vigor
CPVR	- Central de Planos de Voo Repetitivos
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DEP	- Partida
DLA	- Mensagem de Atraso
DOF	- Data de Partida de Voo
EET	- Duração Estimada de Voo
EOBT	- Hora Estimada de Calços Fora
ELT	- Transmissor Localizador de Emergência
FIR	- Região de Informação de Voo

FPL	- Mensagem de Plano de Voo Apresentado
HOTRAN	- Horário de Transporte
IAIP	- Documentação Integrada de Informação Aeronáutica
IFR	- Regras de Voo por Instrumento
MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
PLN	- Plano de Voo
POB	- Pessoas a Bordo
PVC	- Plano de Voo Completo
PVS	- Plano de Voo Simplificado
ROTAER	- Manual Auxiliar de Rotas Aéreas
RPL	- Plano de Voo Repetitivo
SAR	- Busca e Salvamento
UHF	- Frequência Ultra-alta
VFR	- Regras de Voo Visual
VHF	- Frequência Muito Alta
ZIDA	- Zona de Identificação de Defesa Aérea

## 2 REGRAS GERAIS

### 2.1 TIPOS DE PLANOS DE VOO

#### 2.1.1 São os seguintes os tipos de Plano de Voo:

- a) Plano de Voo Completo (PVC);
- b) Plano de Voo Simplificado (PVS); ou
- c) Plano de Voo Repetitivo (RPL).

### 2.2 APRESENTAÇÃO DE PLANO DE VOO

#### 2.2.1 O Plano de Voo poderá ser apresentado pessoalmente ou por meio de:

- a) Internet;
- b) Telefone ou fac-símile; ou
- c) Radiotelefonia.

2.2.2 Quando o Plano de Voo for apresentado pessoalmente, pela internet, por telefone ou por fac-símile, deverá ser rigorosamente observado o fornecimento dos dados conforme as disposições do MCA 100-11, assim como deverão ser cumpridas as provisões ou quaisquer restrições previstas nas publicações aeronáuticas pertinentes para o voo em questão.

NOTA: A não observância da correção na apresentação dos dados de Plano de Voo, em conformidade com o MCA 100-11, ou o descumprimento de qualquer restrição prevista nas publicações aeronáuticas poderá resultar na não aceitação, no atraso de processamento ou na perda de dados do Plano de Voo.

2.2.3 O preenchimento de um Plano de Voo pela internet não implica sua aceitação imediata. Após o envio, o usuário deve confirmar, via status no sistema ou e-mail de confirmação, se o mesmo foi aceito ou ainda necessita de alterações.

2.2.4 O piloto em comando da aeronave é responsável pela ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo, incluindo a avaliação de, pelo menos:

- a) as condições meteorológicas (informes e previsões meteorológicas atualizadas) dos aeródromos envolvidos e da rota a ser voada;
- b) o cálculo de combustível previsto para o voo;
- c) o nível (ou altitude) correto para a rota a ser voada;
- d) o planejamento alternativo, para o caso de não ser possível completar o voo;
- e) as condições pertinentes ao voo previstas nas publicações aeronáuticas (IAIP e ROTAER); e
- f) os equipamentos e capacidades exigidos para aeronave e tripulação.

NOTA: As condições citadas em “e” anterior se referem, por exemplo, às restrições operacionais dos aeródromos envolvidos, às condições relativas ao funcionamento dos auxílios à navegação da rota, aproximação e decolagem, à infraestrutura aeroportuária necessária para a operação proposta, às altitudes mínimas de segurança

para a rota a ser voada, ao horário de funcionamento dos aeródromos e órgãos ATS afetos ao voo etc.

**2.2.5** Os órgãos AIS ou ATS considerarão, por ocasião do recebimento do plano de voo, que as condições verificadas pelo piloto em comando atendem às exigências da regulamentação em vigor para o tipo de voo a ser realizado.

**2.2.6** O Plano de Voo apresentado em voo por radiotelefonia é denominado AFIL, devendo ser observadas as disposições a seguir:

- a) ser apresentado a qualquer órgão ATS, exceto para aqueles que seja explicitamente proibido, conforme divulgado nas publicações aeronáuticas;
- b) ser transmitido no momento em que haja certeza de que o órgão ATS adequado possa recebê-lo, em até, pelo menos, 10 (dez) minutos antes da hora em que a aeronave estime chegar ao ponto previsto de entrada em um espaço aéreo onde a apresentação do Plano de Voo é obrigatória; e
- c) fornecer os seguintes dados aos órgãos ATS:
  - os previstos para o PVS, na mesma sequência, acrescidos da regra de voo e da categoria da esteira de turbulência;
  - quando o órgão ATS for o do aeródromo de destino, o código ANAC do piloto em comando e, pelo menos, os dados de origem do voo: o local de partida e a hora real de decolagem; ou
  - aqueles definidos em publicação aeronáutica específica para determinado espaço aéreo.

### **2.3 OBRIGATORIEDADE DA APRESENTAÇÃO**

**2.3.1** É compulsória a apresentação prévia do Plano de Voo, quando o voo ou parte dele for planejado para operar:

- a) segundo as Regras de Voo por Instrumentos;
- b) segundo as Regras de Voo Visual, caso esteja sujeito ao Serviço de Controle de Tráfego Aéreo;
- c) em aeródromo provido de órgão ATS;
- d) em determinado espaço aéreo ou aeródromo, onde for requerida essa apresentação de acordo com as publicações aeronáuticas; ou
- e) em Zona de Identificação de Defesa Aérea (ZIDA).

**2.3.2** A aeronave realizando missão SAR estará dispensada da apresentação prévia do Plano de Voo, contudo o piloto deverá informar prontamente, por radiotelefonia, ao órgão ATS ou ao ARCC, o que ocorrer primeiro, os dados de matrícula da aeronave, destino do voo, rota, nível/altitude de voo, aeródromo de alternativa, autonomia e número de pessoas a bordo.

NOTA 1: Caso o primeiro contato seja realizado com um órgão ATS, este deverá fazer a coordenação necessária para que o ARCC receba os dados fornecidos pela aeronave SAR.

NOTA 2: Caso o primeiro contato realizado seja mantido com o ARCC, este deverá fazer a coordenação necessária para que o(s) órgão(s) ATS envolvido(s) receba(m) os

dados fornecidos pela aeronave SAR.

## **2.4 VALIDADE**

O Plano de Voo apresentado é válido até 45 (quarenta e cinco) minutos após a EOBT.

NOTA 1: Quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no aeródromo (por condições climáticas, interdição total ou parcial etc.) esse prazo deverá ser considerado a partir da hora do restabelecimento dessas operações.

NOTA 2: A aeronave poderá ser autorizada a decolar antes da EOBT, desde que o órgão ATC já possua os dados do respectivo Plano de Voo em Vigor e que não exista restrição, em função do gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo, para a rota ou para os aeródromos de partida e destino.

## **2.5 COMPETÊNCIAS E RESPONSABILIDADES**

**2.5.1** Somente piloto de aeronave ou despachante operacional de voo poderá:

a) pessoalmente, preencher e assinar o Plano de Voo e suas mensagens de atualização apresentados; ou

NOTA: Para fins desta publicação, as mensagens de atualização compreendem as mensagens de cancelamento (CNL), de modificação (CHG) e de atraso (DLA).

b) por telefone ou fac-símile, fornecer os dados de Plano de Voo e de suas mensagens de atualização.

**2.5.2** O Plano de Voo Repetitivo deverá ser preenchido e assinado por representante credenciado pelo explorador.

NOTA: O representante credenciado pelo explorador é o responsável pela remessa de RPL da empresa ao CGNA.

**2.5.3** Somente elementos credenciados pelo DECEA poderão apresentar Plano de Voo e suas mensagens de atualização pela internet.

NOTA: Os elementos credenciados pelo DECEA são aqueles que já realizaram o devido cadastro e receberam os correspondentes códigos de acesso ao sistema de apresentação de plano de voo pela internet.

**2.5.4** O piloto da aeronave, o despachante operacional ou outro elemento credenciado é responsável pelos dados que tenha fornecido por meio de um Plano de Voo e de suas mensagens de atualização.

**2.5.5** Não obstante, o piloto em comando da aeronave deverá ser capaz de fornecer as informações do Plano de Voo Apresentado aos órgãos ATS, sempre que solicitado.

## **2.6 MUDANÇA DE REGRAS**

**2.6.1** O Plano de Voo com mudança de IFR para VFR ou vice-versa deverá conter o ponto especificado para mudança de regras, que será considerado como ponto de notificação compulsória.

**2.6.2** No caso de utilização da letra Y ou Z e em que o aeródromo de destino opere apenas VFR, o Plano de Voo deverá conter, pelo menos, um aeródromo de alternativa homologado IFR, para ser utilizado em caso de falha de comunicação bilateral que possa ocorrer até o ponto de notificação previsto para a mudança de regras de voo.

**2.6.3** No caso de falha de comunicação, conforme previsto em 2.6.2, o órgão ATS considerará que o piloto irá prosseguir para o aeródromo de alternativa IFR; contudo, o piloto, cuidando de sua própria separação em condições meteorológicas de voo visual (VMC), poderá prosseguir para o aeródromo de destino se:

- a) o tempo de voo do ponto de mudança de regras de voo até o aeródromo de destino for igual ou inferior ao deste ponto de mudança até o aeródromo de alternativa; e
- b) a hora de pouso puder ser informada a um órgão ATS, por qualquer meio de comunicação, em até 30 (trinta) minutos além da EET.

NOTA: Esse procedimento visa evitar que o Serviço de Busca e Salvamento seja acionado desnecessariamente.

### **3 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO COMPLETO**

#### **3.1 APRESENTAÇÃO**

**3.1.1** A apresentação do PVC deverá ser realizada a qualquer C-AIS ou Sala AIS. Essa apresentação poderá ser realizada pessoalmente, utilizando-se o formulário disposto no Anexo A, ou ainda pelo fornecimento dos dados desse formulário:

- a) pela internet; ou
- b) por telefone ou fac-símile.

**3.1.2** A apresentação do PVC por meio de telefone ou fac-símile deverá ser destinada a uma Sala AIS situada na mesma FIR do local de partida ou ao C-AIS de jurisdição.

**3.1.3** O PVC deve ser apresentado com, pelo menos:

- a) 45 (quarenta e cinco) minutos antes da EOBT; ou
- b) 30 (trinta) minutos antes da EOBT, se apresentado pela internet.

NOTA: Antecedências diferentes poderão ser aplicadas a determinados aeródromos, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

**3.1.4** O PVC poderá ser apresentado com, no máximo, 120 (cento e vinte) horas de antecedência da EOBT.

NOTA: Restrições poderão ser aplicadas a determinados aeródromos, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

**3.1.5** Se o PVC for apresentado com data anterior a de partida do voo, essa data deverá ser inserida no item 18.

#### **3.2 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO**

**3.2.1** O Cancelamento relativo ao PVC apresentado poderá ser solicitado enquanto este estiver válido.

**3.2.2** Quando, por qualquer motivo, um determinado PVC apresentado for cancelado e substituído por um novo PVC, uma mensagem de cancelamento (CNL), com prioridade DD, deverá ser encaminhada aos órgãos envolvidos, seguida de transmissão da nova mensagem FPL.

NOTA: Esse procedimento tem a finalidade de assegurar que a mensagem CNL seja recebida, pelo menos, simultaneamente com a mensagem FPL substituta.

**3.2.3** Modificações e Atrasos relativos ao PVC poderão ser solicitados até 35 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

NOTA 1: Em virtude do tempo necessário para o processamento de uma mensagem de modificação (CHG) ou atraso (DLA), somente será possível fazer uso do Plano de Voo já modificado após decorrido 10 (dez) minutos da apresentação da correspondente Mensagem.

NOTA 2: Exceções poderão ser aplicadas a determinados aeródromos, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

**3.2.4** Os dados referentes às mensagens CNL, CHG e DLA de um PVC devem ser notificadas por meio do formulário constante do Anexo C, ou ainda fornecidos por telefone, fac-símile ou internet.

**3.2.5** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações em Plano de Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso haja a necessidade de alterar um PVC que já recebeu tal autorização, as modificações deverão ser submetidas por radiotelefonia diretamente ao órgão ATC responsável pelo voo.

## **4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO REPETITIVO**

### **4.1 CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO**

**4.1.1** Os RPL somente serão aplicados aos voos regulares, charters, fretamentos e da rede postal que se realizem, pelo menos, uma vez por semana, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) voos, e quando houver previsão para uma utilização mínima de 2 (dois) meses.

**4.1.2** Os RPL são aplicados somente aos voos IFR e a todos os voos sujeitos a HOTRAN.

**4.1.3** Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL, disposto no Anexo D, para todo o voo regular autorizado por meio de HOTRAN.

**4.1.4** Considera-se requisito básico para aplicação que os dados dos RPL tenham um alto grau de estabilidade, de modo que as mudanças, que porventura ocorram, possam ser facilmente executadas.

### **4.2 APRESENTAÇÃO**

**4.2.1** O RPL deverá ser apresentado ao CGNA, utilizando a internet, bem como, alternativamente, por meio de remessa via FAX ou, ainda, apresentado pessoalmente, por meio de formulário impresso (RPL), em duas vias, ao seguinte endereço:

<p style="text-align: center;"><b>CGNA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CENTRAL DE PLANOS DE VOO REPETITIVOS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PRAÇA SENADOR SALGADO FILHO, S/N – 4º ANDAR –</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CENTRO – RIO DE JANEIRO – RJ – BRASIL</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CEP 20021-340</b></p>
---

NOTA: Informações adicionais sobre a remessa do RPL ao CGNA por meio de formulário eletrônico, utilizando a internet, poderão ser obtidas mediante contato no seguinte endereço eletrônico: [cpvr@cgna.gov.br](mailto:cpvr@cgna.gov.br).

**4.2.2** Os formulários de RPL apresentados entrarão em vigor, nos ACC envolvidos, a partir da data especificada no campo I do formulário e permanecerão em vigor até a data especificada no campo J, a menos que sejam cancelados por solicitação do explorador.

**4.2.3** Quando da apresentação das listagens de RPL, o explorador ou seu representante credenciado deverá indicar o local onde as seguintes informações poderão ser obtidas, imediatamente, caso solicitado:

- a) aeródromos de alternativa;
- b) autonomia de voo;
- c) número total de pessoas a bordo; e
- d) equipamentos de emergência.

### **4.3 PROCESSAMENTO**

**4.3.1** Os RPL serão processados pelo CGNA, que distribuirá as correspondentes listagens aos ACC envolvidos e emitirá relatório de erros para as empresas usuárias do sistema.

**4.3.2** Os ACC devem informar ao CGNA, mediante mensagem eletrônica ou, alternativamente, por meio de mensagem FAX, o recebimento de novas listagens, bem como indicar as incorreções, caso haja, que comprometam as autorizações de qualquer RPL.

### **4.4 ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO**

As empresas deverão apresentar ao CGNA as correspondentes propostas de RPL, que deverão vigorar em cada um dos períodos especificados em 4.5, com antecedência mínima de 10 (dez) dias do início de cada período.

### **4.5 VIGÊNCIA DA LISTAGEM DE RPL**

As propostas de RPL, após processadas e aceitas pelo CGNA, serão incluídas em uma listagem, atualizada 3 (três) ou 4 (quatro) vezes ao mês, para remessa aos órgãos envolvidos, com os seguintes períodos de vigência:

- a) 10 (dez) dias para a listagem antecedente à entrada em vigor da emenda AIRAC; e
- b) 9 (nove) dias para a listagem coincidente com a entrada em vigor da emenda AIRAC e para a listagem seguinte.

### **4.6 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO**

**4.6.1** As mensagens de modificação, atraso e cancelamento de um voo de uma série prevista em Plano de Voo Repetitivo deverão ser apresentadas até 35 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

NOTA: Exceções poderão ser aplicadas a determinados aeródromos, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

**4.6.2** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações em Plano de Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso haja a necessidade de alterar um PVC que já recebeu tal autorização, as modificações deverão ser submetidas por radiotelefonia diretamente ao órgão ATC responsável pelo voo.

### **4.7 MODIFICAÇÕES PERMANENTES**

As modificações permanentes, que impliquem a inclusão de novos voos, cancelamento ou modificação dos voos que figuram nas listas de RPL, deverão ser apresentadas sob forma de novos planos de voo, observando a mesma antecedência prevista em 4.4.

#### **4.8 SUSPENSÃO E CANCELAMENTO**

**4.8.1** Quando, devido a circunstâncias excepcionais, houver necessidade de um ACC suspender temporariamente o uso de uma série de RPL em sua área de responsabilidade, o referido órgão deverá informar, imediatamente, às empresas aéreas e aos órgãos ATS envolvidos.

**4.8.2** Quando, por qualquer motivo, um determinado voo de uma série de RPL for cancelado e substituído por um Plano de Voo Completo, uma mensagem CNL, com prioridade DD, deverá ser encaminhada ao ACC responsável pelo início do voo, seguida de transmissão da mensagem FPL.

NOTA: Esse procedimento tem a finalidade de assegurar que a mensagem CNL seja recebida, pelo menos, simultaneamente com a mensagem FPL substituta.

## **5 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO SIMPLIFICADO**

### **5.1 CRITÉRIO DE APLICAÇÃO**

O Plano de Voo Simplificado se aplica ao voo VFR a ser realizado inteiramente em ATZ, CTR, TMA, FIZ ou, na inexistência desses espaços aéreos, em um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo de partida.

### **5.2 APRESENTAÇÃO**

**5.2.1** A apresentação do PVS deverá ser realizada ao C-AIS de jurisdição ou, se houver, à Sala AIS que atende ao aeródromo de partida. Essa apresentação poderá ser feita pessoalmente, por meio do formulário disposto no Anexo B, ou ainda pelo fornecimento dos dados desse formulário:

- a) pela internet;
- b) por telefone, fac-símile; ou
- c) por radiotelefonia no solo, ao órgão ATS do aeródromo de partida, somente onde tal meio de transmissão seja explicitamente permitido, conforme divulgado nas publicações aeronáuticas.

NOTA: A Sala AIS que atende ao aeródromo de partida corresponde à Sala AIS localizada no aeródromo de partida ou, caso haja regulamentação ou acordo operacional específico, àquela que se encarrega do recebimento dos PVS de outro aeródromo.

**5.2.2** O PVS deverá ser apresentado com, pelo menos, 10 (dez) minutos antes da EOBT.

NOTA: Antecedências diferentes poderão ser aplicadas a determinados aeródromos, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

**5.2.3** O Plano de Voo Simplificado somente poderá ser apresentado na mesma data da realização do voo.

### **5.3 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO**

**5.3.1** As mensagens CNL, CHG e DLA relativas ao PVS deverão ser apresentadas até 35 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

NOTA 1: Em virtude do tempo necessário para o processamento de uma mensagem de modificação (CHG) ou atraso (DLA), somente será possível fazer uso do Plano de Voo já modificado após decorrido 10 (dez) minutos da apresentação da correspondente Mensagem.

NOTA 2: Exceções poderão ser aplicadas a determinados aeródromos, a critério do DECEA, com vistas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

**5.3.2** Os dados referentes às mensagens CNL, CHG e DLA de um PVS deverão ser notificados ao C-AIS de jurisdição ou, se houver, à Sala AIS do aeródromo de partida. Essa notificação poderá ser feita pessoalmente, por meio do formulário constante do Anexo C, ou ainda por meio de telefone, fac-símile ou internet.

**5.3.3** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações em Plano de Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso haja a necessidade de alterar

um PVS que já recebeu tal autorização, as modificações deverão ser submetidas por radiotelefonia diretamente ao órgão ATC responsável pelo voo.

## **6 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**6.1** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas acessando o link específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

**6.2** Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

## REFERÊNCIAS

CANADÁ. Organização de Aviação Civil Internacional. *Rules of the Air: Anexo 2*. Montreal, 2005.

CANADÁ. Organização de Aviação Civil Internacional. *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management. Doc 4444*. Montreal, 2001.

CANADÁ. Organização de Aviação Civil Internacional. *Air Traffic Services: Anexo 11*. Montreal, 2007.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Regras do Ar: ICA 100-12*, Rio de Janeiro, 2016.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Serviços de Tráfego Aéreo: ICA 100-37*, Rio de Janeiro, 2016.

Anexo A – Formulário de Plano de Voo Completo (PVC)

<b>PLANO DE VOO</b> <b>FLIGHT PLAN</b>			
<b>PRIORIDADE</b> <small>Priority</small> << ≡ FF →	<b>DESTINATÁRIO (S)</b> <small>Addressee(s)</small> _____ _____		
<b>HORA DE APRESENTAÇÃO</b> <small>Filing Time</small> _____ → _____ << ≡	<b>REMETENTE</b> <small>Originator</small> _____ << ≡		
<b>IDENTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE DESTINATÁRIO(S) E/OU REMETENTE</b> <small>Specific Identification of addressee(s) and/or originator</small> _____			
<b>3 TIPO DE MENSAGEM</b> <small>Message type</small> << ≡ ( FPL	<b>7 IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE</b> <small>Aircraft identification</small> _____	<b>8 REGRAS DE VOO</b> <small>Flight rules</small> _____	<b>TIPO DE VOO</b> <small>Type of Flight</small> _____ << ≡
<b>9 NÚMERO</b> <small>Number</small> _____	<b>TIPO DE AERONAVE</b> <small>Type of aircraft</small> _____	<b>CAT. DA ESTEIRA DE TURBULÊNCIA</b> <small>Wake turbulence Cat</small> / _____	<b>10 EQUIPAMENTO E CAPACIDADES</b> <small>Equipment and Capabilities</small> _____
<b>13 AERÓDROMO DE PARTIDA</b> <small>Departure Aerodrome</small> _____	<b>HORA</b> <small>Time</small> _____ << ≡		
<b>15 VELOCIDADE DE CRUZEIRO</b> <small>Cruising speed</small> _____	<b>NÍVEL</b> <small>Level</small> _____	<b>ROTA</b> <small>Route</small> _____ << ≡	
_____ << ≡			
_____ << ≡			
_____ << ≡			
<b>EET TOTAL</b> <small>Total EET</small> _____			
<b>16 AERÓDROMO DE DESTINO</b> <small>Destination aerodrome</small> _____	<b>HR</b> <b>MIN</b> _____	<b>AERÓDROMO ALTN</b> <small>Altn aerodrome</small> → _____	<b>2º AERÓDROMO ALTN</b> <small>2nd Altn aerodrome</small> → _____ << ≡
<b>18 OUTROS DADOS</b> <small>Other information</small> _____			
_____ ) << ≡			
<b>INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES (NÃO SERÁ TRANSMITIDO NA MENSAGEM FPL)</b> <small>Supplementary information (Not to be transmitted in FPL messages)</small>			
<b>19 AUTONOMIA</b> <small>Endurance</small> —E/ _____	<b>PESSOAS A BORDO</b> <small>Persons on board</small> →P/ _____	<b>EQUIPAMENTO RÁDIO DE EMERGÊNCIA</b> <small>Emergency radio</small> → R/ U V E	
<b>EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA / Survival equipment</b>			
→ S / P	D	M	J
<b>COLETES / Jackets</b>			
→ J / L F U V			
<b>BOTES / Dinghies</b>			
→ D / _____	<b>CAPACIDADE</b> <small>Capacity</small> _____	<b>ABRIGO</b> <small>Cover</small> → C → _____	<b>COR</b> <small>Colour</small> _____ << ≡
<b>COR E MARCAS DA AERONAVE</b> <small>Aircraft colour and markings</small> A / _____			
<b>OBSERVAÇÕES</b> <small>Remarks</small> → N / _____ << ≡			
<b>PILOTO EM COMANDO</b> <small>Pilot-in-command</small> C / _____ ) << ≡			
<b>PREENCHIDO POR / Filled by</b>			
NOME / Name _____	CÓDIGO ANAC <small>ANAC CODE</small> _____	ASSINATURA / Signature _____	

**Anexo B – Formulário de Plano de Voo Simplificado (PVS)**

**FRENTE**

<b>PLANO DE VOO SIMPLIFICADO</b> <b>ABBREVIATED FLIGHT PLAN</b>	<b>IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE</b> <b>AIRCRAFT IDENTIFICATION</b>		
- NÚMERO NUMBER <input style="width: 100%;" type="text"/>	TIPO DE AERONAVE TYPE OF AIRCRAFT <input style="width: 100%;" type="text"/>	0 – EQUIPAMENTO E CAPACIDADES EQUIPMENT AND CAPABILITIES <input style="width: 100%;" type="text"/>	
13 - AERÓDROMO DE PARTIDA DEPARTURE AERODROME <input style="width: 100%;" type="text"/>	HORA TIME <input style="width: 100%;" type="text"/>		
1 - VELOCIDADE DE CRUZEIRO CRUISING SPEED <input style="width: 100%;" type="text"/>	NÍVEL LEVEL <input style="width: 100%;" type="text"/>	ROTA ROUTE <input style="width: 100%;" type="text"/>	
<b>16 - AERÓDROMO DE DESTINO</b> DESTINATION AERODROME <input style="width: 100%;" type="text"/>			
18 - OUTROS DADOS OTHER INFORMATION <input style="width: 100%;" type="text"/>		IT TOTAL TOTAL TIME HR    MIN <input style="width: 50px;" type="text"/> / <input style="width: 50px;" type="text"/>	AERÓDROMO ALTN ALTN AERODROME <input style="width: 100%;" type="text"/>
<b>19 AUTONOMIA</b> ENDURANCE HR    MIN <input style="width: 50px;" type="text"/> / <input style="width: 50px;" type="text"/>			
E / <input style="width: 100%;" type="text"/>	<b>INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES / SUPPLEMENTARY INFORMATION</b>		
A / <input style="width: 100%;" type="text"/>	PESSOAS A BORDO PERSONS ON BOARD P / <input style="width: 100%;" type="text"/>		
C / <input style="width: 100%;" type="text"/>	CORE MARCAS DA AERONAVE AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS <input style="width: 100%;" type="text"/>		
PILOTO EM COMANDO PILOT-IN-COMMAND <input style="width: 100%;" type="text"/>			
PREENCHIDO POR / FILLED BY			
NOME / NAME <input style="width: 100%;" type="text"/>	CÓDIGO ANAC ANAC CODE <input style="width: 100%;" type="text"/>	ASSINATURA / SIGNATURE <input style="width: 100%;" type="text"/>	

**VERSO**

<b>PLANO DE VOO SIMPLIFICADO</b> <b>ABBREVIATED FLIGHT PLAN</b>	
PRIORIDADE PRIORITY <b>FF</b>	DESTINATÁRIO(S) ADDRESSEE(S) <input style="width: 100%;" type="text"/>
HORA DE APRESENTAÇÃO FILING TIME <input style="width: 100%;" type="text"/>	REMETENTE ORIGINATOR <input style="width: 100%;" type="text"/>
IDENTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE DESTINATÁRIO(S) E/OU REMETENTE SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR <input style="width: 100%;" type="text"/>	

## Anexo C – Formulário de Atualização de Plano de Voo

 <b>COMANDO DA AERONÁUTICA</b> <b>DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO</b> <b>FORMULÁRIO DE ATUALIZAÇÃO DE PLANO DE VOO</b>			
<b>Indicador de Prioridade</b>		<b>Indicador de Destinatário</b>	
<b>Grupo data-hora:</b>		<b>Indicador de Remetente:</b>	
<b>3 - Tipo de mensagem</b>	<b>7 - Identificação da aeronave</b>	<b>13 - Aeródromo de partida/hora</b>	<b>16 - Aeródromo de destino</b>
(			
<b>18 - Outros dados</b>			
<b>22 - Emenda</b>			
)			
<b>Nome (Piloto, DOV e Código da ANAC):</b>			
<b>Nome:</b>		<b>Assinatura:</b>	
<b>Quitação</b>			



