

PRENOR ICA 100-11



Plano de Voo TRÁFEGO AÉREO

Prazo para discussão pública
Início: 08/02/2021 - Término: 10/03/2021

PROPÓSITO DESTE DOCUMENTO

A reedição da presente publicação visa atender as fases de revisão e consolidação das normas do SISCEAB, previstas na Portaria nº 1.223/GC3, de 10 de novembro de 2020, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos editados por autoridades do Comando da Aeronáutica, em conformidade com o disposto nos arts. 10 e 14 do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, e no art. 17 da Portaria Normativa nº 87/GM-MD, de 24 de setembro de 2020.

Para tanto, a presente reedição objetiva apenas a incorporação de emenda(s) vigente(s) na referida publicação e a atualização de termos inadequados, se houver.

Solicita-se que as sugestões tenham como referência o número da linha, pois este documento não segue o padrão das normas em vigor.

Por ser uma versão prévia para consulta e coleta de sugestões, não deve ser usado para fins operacionais.

O presente documento ficará disponível para consulta por 30 dias.



O PRENOR é um sistema criado com o objetivo de auxiliar na elaboração das normas do DECEA, por meio da coleta de sugestões antecipadas à publicação de novas normas ou suas emendas, as quais se encontram em fase final de elaboração no setor responsável pela regulamentação dos Serviços de Navegação Aérea (ANS) do SISCEAB. Esse sistema permite também oportunizar o conhecimento prévio pelos usuários do espaço aéreo brasileiro sobre os principais assuntos relativos às regras ANS, que ainda estão em processo de discussão no DECEA.

Data de Publicação	Setor responsável	Gerente
01/04/2020	DNOR-1	Cel R1 Claudio

1 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

2 1.1 FINALIDADE

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

5 1.2 ÂMBITO

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

9 1.3 DEFINIÇÕES

10 AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

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

13 DOCUMENTAÇÃO INTEGRADA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

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

17 PLANO DE VOO

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

20 PLANO DE VOO APRESENTADO

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

23 PLANO DE VOO EM VIGOR

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

26 PLANO DE VOO REPETITIVO

27 Plano de Voo relacionado a uma série de voos individuais frequentemente
28 recorrentes e regularmente operados com características básicas idênticas, apresentados por
29 um operador para retenção e utilização repetida pelos órgãos AIS/ATS.

30 ZONA DE IDENTIFICAÇÃO DE DEFESA AÉREA.

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

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

35 **1.4 ABREVIATURAS**

36	ACC	- Centro de Controle de Área
37	AFIL	- Plano de Voo Apresentado em Voo
38	AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
39	ALTN	- Alternativa
40	AMHS	- Sistema de Tratamento de Mensagens ATS
41	ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
42	ARCC	- Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico
43	ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
44	ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
45	C-AIS	- Centro de Informação Aeronáutica
46	CHG	- Mensagem de Modificação
47	CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
48	CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Voo
49	COpM	- Centro de Operações Militares
50	CPL	- Plano de Voo em Vigor
51	CPVR	- Central de Planos de Voo Repetitivos
52	DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
53	DEP	- Partida
54	DLA	- Mensagem de Atraso
55	DOF	- Data de Partida de Voo
56	EET	- Duração Estimada de Voo
57	EOBT	- Hora Estimada de Calços Fora
58	ELT	- Transmissor Localizador de Emergência
59	FIR	- Região de Informação de Voo

60	FIZ	- Zona de Informação de Voo
61	FPL	- Mensagem de Plano de Voo Apresentado
62	IAIP	- Documentação Integrada de Informação Aeronáutica
63	IFR	- Regras de Voo por Instrumento
64	MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
65	PLN	- Plano de Voo
66	POB	- Pessoas a Bordo
67	PVC	- Plano de Voo Completo
68	PVS	- Plano de Voo Simplificado
69	ROTAER	- Manual Auxiliar de Rotas Aéreas
70	RPL	- Plano de Voo Repetitivo
71	SAR	- Busca e Salvamento
72	UHF	- Frequência Ultra-alta
73	VFR	- Regras de Voo Visual
74	VHF	- Frequência Muito Alta
75	ZIDA	- Zona de Identificação de Defesa Aérea

76 **2 REGRAS GERAIS**

77 **2.1 TIPOS DE PLANOS DE VOO**

78 **2.1.1** São os seguintes os tipos de Plano de Voo:

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

82 **2.2 APRESENTAÇÃO DE PLANO DE VOO**

83 **2.2.1** O Plano de Voo poderá ser apresentado pessoalmente ou por meio de:

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

87 **2.2.2** Quando o Plano de Voo for apresentado pessoalmente, pela internet, por telefone ou por
88 fac-símile, deverá ser rigorosamente observado o fornecimento dos dados conforme as
89 disposições do MCA 100-11, assim como deverão ser cumpridas as provisões ou quaisquer
90 restrições previstas nas publicações aeronáuticas pertinentes para o voo em questão.

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

95 **2.2.3** O preenchimento de um Plano de Voo pela internet não implica sua aceitação imediata.
96 Após o envio, o usuário deve confirmar, via status no sistema ou e-mail de confirmação, se o
97 mesmo foi aceito ou ainda necessita de alterações.

98 **2.2.4** O piloto em comando da aeronave é responsável pela ciência de todas as informações
99 necessárias ao planejamento do voo, incluindo a avaliação de, pelo menos:

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

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

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

114 **2.2.5** Os órgãos AIS ou ATS considerarão, por ocasião do recebimento do plano de voo, que
115 as condições verificadas pelo piloto em comando atendem às exigências da regulamentação
116 em vigor para o tipo de voo a ser realizado.

117 **2.2.6** No caso de voo partindo de local desprovido de órgão ATS, o piloto em comando
118 deverá complementar o Plano de Voo apresentado, quando da realização do primeiro contato
119 com um órgão ATS, informando a hora real da sua decolagem, tendo em vista que o Serviço
120 de Alerta somente será iniciado a partir do recebimento dessa informação.

121 **2.2.7** O Plano de Voo apresentado em voo por radiotelefonia é denominado AFIL, devendo
122 ser observadas as disposições a seguir:

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

137 **2.3 OBRIGATORIEDADE DA APRESENTAÇÃO**

138 **2.3.1** É compulsória a apresentação prévia do Plano de Voo, quando o voo ou parte dele for
139 planejado para operar:

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

147 **2.3.2** A aeronave realizando missão SAR estará dispensada da apresentação prévia do Plano
148 de Voo, contudo o piloto deverá informar prontamente, por radiotelefonia, ao órgão ATS ou
149 ao ARCC, o que ocorrer primeiro, os dados de matrícula da aeronave, destino do voo, rota,
150 nível/altitude de voo, aeródromo de alternativa, autonomia e número de pessoas a bordo.

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

154 **NOTA 2:** Caso o primeiro contato realizado seja mantido com o ARCC, este deverá fazer a
155 coordenação necessária para que o(s) órgão(s) ATS envolvido(s) receba(m) os
156 dados fornecidos pela aeronave SAR.

157 **2.4 VALIDADE**

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

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

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

166 **2.5 COMPETÊNCIAS E RESPONSABILIDADES**

167 **2.5.1** Somente piloto de aeronave ou despachante operacional de voo poderá:

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

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

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

175 **2.5.2** O Plano de Voo Repetitivo deverá ser preenchido e assinado por representante
176 credenciado pelo explorador.

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

179 **2.5.3** Somente elementos credenciados pelo DECEA poderão apresentar Plano de Voo e suas
180 mensagens de atualização pela internet.

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

184 **2.5.4** O piloto da aeronave, o despachante operacional ou outro elemento credenciado é
185 responsável pelos dados que tenha fornecido por meio de um Plano de Voo e de suas
186 mensagens de atualização.

187 **2.5.5** Não obstante, o piloto em comando da aeronave deverá ser capaz de fornecer as
188 informações do Plano de Voo Apresentado aos órgãos ATS, sempre que solicitado.

189 **2.6 MUDANÇA DE REGRAS**

190 **2.6.1** O Plano de Voo com mudança de IFR para VFR ou vice-versa deverá conter o ponto
191 especificado para mudança de regras, que será considerado como ponto de notificação
192 compulsória.

193 **2.6.2** No caso de utilização da letra Y ou Z e em que o aeródromo de destino opere apenas

194 VFR, o Plano de Voo deverá conter, pelo menos, um aeródromo de alternativa homologado
195 IFR, para ser utilizado em caso de falha de comunicação bilateral que possa ocorrer até o
196 ponto de notificação previsto para a mudança de regras de voo.

197 **2.6.3** No caso de falha de comunicação, conforme previsto em 2.6.2, o órgão ATS considerará
198 que o piloto irá prosseguir para o aeródromo de alternativa IFR; contudo, o piloto, cuidando
199 de sua própria separação em condições meteorológicas de voo visual (VMC), poderá
200 prosseguir para o aeródromo de destino se:

201 a) o tempo de voo do ponto de mudança de regras de voo até o aeródromo de
202 destino for igual ou inferior ao deste ponto de mudança até o aeródromo de
203 alternativa; e

204 b) a hora de pouso puder ser informada a um órgão ATS, por qualquer meio de
205 comunicação, em até 30 (trinta) minutos além da EET.

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

208 **3 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO COMPLETO**

209 **3.1 APRESENTAÇÃO**

210 **3.1.1** A apresentação do PVC deverá ser realizada a qualquer C-AIS ou Sala AIS. Essa
211 apresentação poderá ser realizada pessoalmente, utilizando-se o formulário disposto no Anexo
212 A, ou ainda pelo fornecimento dos dados desse formulário:

213 a) pela internet; ou

214 b) por telefone ou fac-símile.

215 **3.1.2** A apresentação do PVC por meio de telefone ou fac-símile deverá ser destinada a uma
216 Sala AIS situada na mesma FIR do local de partida ou ao C-AIS de jurisdição.

217 **3.1.3** O PVC deve ser apresentado com, pelo menos:

218 a) 45 (quarenta e cinco) minutos antes da EOBT; ou

219 b) 30 (trinta) minutos antes da EOBT, se apresentado pela internet.

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

222 **3.1.4** O PVC poderá ser apresentado com, no máximo, 120 (cento e vinte) horas de
223 antecedência da EOBT.

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

226 **3.1.5** Se o PVC for apresentado com data anterior a de partida do voo, essa data deverá ser
227 inserida no item 18.

228 **3.2 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO**

229 **3.2.1** O Cancelamento relativo ao PVC apresentado poderá ser solicitado enquanto este
230 estiver válido.

231 **3.2.2** Quando, por qualquer motivo, um determinado PVC apresentado for cancelado e
232 substituído por um novo PVC, uma mensagem de cancelamento (CNL), com prioridade DD,
233 deverá ser encaminhada aos órgãos envolvidos, seguida de transmissão da nova mensagem
234 FPL.

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

237 **3.2.3** Modificações e Atrasos relativos ao PVC poderão ser solicitados até 35 (trinta e cinco)
238 minutos além da EOBT.

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

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

245 **3.2.4** Os dados referentes às mensagens CNL, CHG e DLA de um PVC devem ser notificadas
246 por meio do formulário constante do Anexo C, ou ainda fornecidos por telefone, fac-símile ou
247 internet.

248 **3.2.5** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações em Plano de
249 Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso haja a necessidade de alterar
250 um PVC que já recebeu tal autorização, as modificações posteriores deverão ser submetidas
251 por radiotelefonia diretamente ao órgão ATC responsável pelo voo, mesmo nos casos em que
252 uma alteração de EOBT implique em suspensão da autorização ATC.

PRENOR

253 **4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO REPETITIVO**

254 **4.1 CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO**

255 **4.1.1** Os RPL devem ser usados somente para voos IFR, ou com trechos IFR, operados
256 regularmente no(s) mesmo(s) dia(s) de semanas consecutivas, com pelo menos dez
257 frequências (repetições) ou todos os dias em um período de pelo menos dez dias consecutivos.

258 **4.1.2** É compulsória a apresentação do RPL, disposto no Anexo D, para voos sujeitos ao
259 registro dos serviços de transporte aéreo que se enquadrem nos requisitos contidos nos itens
260 4.1.1. e 4.1.3.

261 NOTA: As regras que estabelecem o processo de registro dos serviços de transporte aéreo
262 estão dispostas em regulamentação específica da ANAC (Resolução nº 440).

263 **4.1.3** Considera-se requisito básico para aplicação que os dados dos RPL tenham um alto grau
264 de estabilidade, de modo que as mudanças, que porventura ocorram, possam ser facilmente
265 executadas.

266 **4.1.4** A aplicação de RPL para voos internacionais exige o estabelecimento de acordos
267 bilaterais ou multilaterais entre os Estados interessados.

268 **4.2 APRESENTAÇÃO**

269 **4.2.1** O RPL deverá ser apresentado ao CGNA, utilizando a internet, bem como,
270 alternativamente, por meio de remessa via FAX ou, ainda, apresentado pessoalmente, por
271 meio de formulário impresso (RPL), em duas vias, ao seguinte endereço:

CGNA
CENTRAL DE PLANOS DE VOO REPETITIVOS
PRAÇA SENADOR SALGADO FILHO, S/N – 4º ANDAR –
CENTRO – RIO DE JANEIRO – RJ – BRASIL
CEP 20021-340

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

275 **4.2.2** Os formulários de RPL apresentados entrarão em vigor, nos ACC envolvidos, a partir da
276 data especificada no campo I do formulário e permanecerão em vigor até a data especificada
277 no campo J, a menos que sejam cancelados por solicitação do explorador.

278 **4.2.3** Quando da apresentação das listagens de RPL, o explorador ou seu representante
279 credenciado deverá indicar o local onde as seguintes informações poderão ser obtidas,
280 imediatamente, caso solicitado:

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

285 **4.3 PROCESSAMENTO**

286 **4.3.1** Os RPL serão processados pelo CGNA, que distribuirá as correspondentes listagens aos
287 ACC envolvidos e emitirá relatório de erros para as empresas usuárias do sistema.

288 **4.3.2** Os ACC devem informar ao CGNA, mediante mensagem eletrônica ou,
289 alternativamente, por meio de mensagem FAX, o recebimento de novas listagens, bem como
290 indicar as incorreções, caso haja, que comprometam as autorizações de qualquer RPL.

291 **4.4** ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO

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

295 **4.5** VIGÊNCIA DA LISTAGEM DE RPL

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

299 a) 10 (dez) dias para a listagem antecedente à entrada em vigor da emenda
300 AIRAC; e

301 b) 9 (nove) dias para a listagem coincidente com a entrada em vigor da emenda
302 AIRAC e para a listagem seguinte.

303 **4.6** CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO

304 **4.6.1** As mensagens de modificação, atraso e cancelamento de um voo de uma série prevista
305 em Plano de Voo Repetitivo deverão ser apresentadas até 35 (trinta e cinco) minutos além da
306 EOBT.

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

309 **4.6.2** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações em Plano de
310 Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso haja a necessidade de alterar
311 um RPL que já recebeu tal autorização, as modificações deverão ser submetidas por
312 radiotelefonia diretamente ao órgão ATC responsável pelo voo.

313 **4.7** MODIFICAÇÕES PERMANENTES

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

318 **4.8** SUSPENSÃO E CANCELAMENTO

319 **4.8.1** Quando, devido a circunstâncias excepcionais, houver necessidade de um ACC
320 suspender temporariamente o uso de uma série de RPL em sua área de responsabilidade, o
321 referido órgão deverá informar, imediatamente, às empresas aéreas e aos órgãos ATS
322 envolvidos.

323 **4.8.2** Quando, por qualquer motivo, um determinado voo de uma série de RPL for cancelado e
324 substituído por um Plano de Voo Completo, uma mensagem CNL, com prioridade DD,
325 deverá ser encaminhada ao ACC responsável pelo início do voo, seguida de transmissão da
326 mensagem FPL.

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

PRENOR

329 5 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO SIMPLIFICADO**330 5.1 CRITÉRIO DE APLICAÇÃO**

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

334 5.2 APRESENTAÇÃO

335 **5.2.1** A apresentação do PVS deverá ser realizada ao C-AIS de jurisdição ou, se houver, à
336 Sala AIS que atende ao aeródromo de partida. Essa apresentação poderá ser feita
337 pessoalmente, por meio do formulário disposto no Anexo B, ou ainda pelo fornecimento dos
338 dados desse formulário:

339 a) pela internet;

340 b) por telefone, fac-símile; ou

341 c) por radiotelefonia no solo, ao órgão ATS do aeródromo de partida, somente
342 onde tal meio de transmissão seja explicitamente permitido, conforme
343 divulgado nas publicações aeronáuticas.

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

347 **5.2.2** O PVS deverá ser apresentado com, pelo menos, 10 (dez) minutos antes da EOBT.

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

350 **5.2.3** O Plano de Voo Simplificado somente poderá ser apresentado na mesma data da
351 realização do voo.

352 5.3 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO

353 **5.3.1** As mensagens CNL, CHG e DLA relativas ao PVS deverão ser apresentadas até 35
354 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

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

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

361 **5.3.2** Os dados referentes às mensagens CNL, CHG e DLA de um PVS deverão ser
362 notificados ao C-AIS de jurisdição ou, se houver, à Sala AIS do aeródromo de partida. Essa
363 notificação poderá ser feita pessoalmente, por meio do formulário constante do Anexo C, ou
364 ainda por meio de telefone, fac-símile ou internet.

365 **5.3.3** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações em Plano de
366 Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso haja a necessidade de alterar

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

369

PRENOR

370 **6 DISPOSIÇÕES FINAIS**

371 **6.1** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas
372 acessando o link específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos
373 <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

374 **6.2** Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do
375 DECEA.

PRENOR

376

REFERÊNCIAS

- 377 CANADÁ. Organização de Aviação Civil Internacional. *Rules of the Air: Anexo 2*. Montreal,
378 2005.
- 379 CANADÁ. Organização de Aviação Civil Internacional. *Procedures for Air Navigation*
380 *Services – Air Traffic Management. Doc 4444*. Montreal, 2016.
- 381 CANADÁ. Organização de Aviação Civil Internacional. *Air Traffic Services: Anexo 11*.
382 Montreal, 2016.
- 383 BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Regras do*
384 *Ar: ICA 100-12*, Rio de Janeiro, 2016.
- 385 BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Serviços de*
386 *Tráfego Aéreo: ICA 100-37*, Rio de Janeiro, 2017.

PRENOR

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

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

389

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

390

FRONTE

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

391


VERSO

PLANO DE VOO SIMPLIFICADO ABBREVIATED FLIGHT PLAN	
PRIORIDADE PRIORITY	DESTINATÁRIO (S) ADDRESSEE(S)
FF	
HORA DE APRESENTAÇÃO FILING TIME	REMETENTE ORIGINATOR
IDENTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE DESTINATÁRIO(S) E/OU REMETENTE SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR	

392

393

Anexo C – Formulário de Atualização de Plano de Voo

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

PRENOR