



PRENOR

ICA 100-11

Plano de Voo [PRENOR]

Prazo para discussão pública
Início: dd/mm/aaaa - Término: dd/mm/aaaa

Propósito deste Documento

Esta minuta de documento tem como objetivo a reedição da ICA 100-11, de 5 de julho de 2016, abrangendo as seguintes provisões:

- 1- Inserção dos conceitos de Zona de Identificação de Defesa Aérea (ZIDA);
- 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.

NOTA: Estão em destaque (hachura em cinza) os textos relacionados aos 5 itens supracitados.



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

12/05/2017

Setor responsável

D-NOR 1

Gerente

Ten Cel Claudio

1 **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

2 **1.1 FINALIDADE**

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

5 **1.2 ÂMBITO**

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

9 **1.3 DEFINIÇÕES**

10 **AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**

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

13 **DOCUMENTAÇÃO INTEGRADA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

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

17 **PLANO DE VOO**

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

21 **PLANO DE VOO APRESENTADO**

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

25 **PLANO DE VOO EM VIGOR**

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

28 **PLANO DE VOO REPETITIVO**

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

32 **ZONA DE IDENTIFICAÇÃO DE DEFESA AÉREA.**

33 Espaço aéreo de designação especial e de dimensões definidas,
34 dentro do qual as aeronaves devem satisfazer procedimentos especiais de
35 identificação e de notificação, além daqueles que se relacionam à prestação
36 dos serviços de tráfego aéreo, para fins de Defesa Aérea.

37 **1.4 ABREVIATURAS**

38	ACC	- Cento de Controle de Área
39	AFIL	- Plano de Voo Apresentado em Voo
40	AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
41	ALTN	- Alternativa
42	AMHS	- Sistema de Tratamento de Mensagens ATS
43	ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
44	ARCC	- Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico
45	ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
46	ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
47	C-AIS	- Centro de Informação Aeronáutica
48	CHG	- Mensagem de Modificação
49	CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
50	CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Voo
51	COpM	- Centro de Operações Militares
52	CPL	- Plano de Voo em Vigor
53	CPVR	- Central de Planos de Voo Repetitivos
54	DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
55	DEP	- Partida
56	DLA	- Mensagem de Atraso
57	DOF	- Data de Partida de Voo
58	EET	- Duração Estimada de Voo
59	EOBT	- Hora Estimada de Calços Fora
60	ELT	- Transmissor Localizador de Emergência
61	FIR	- Região de Informação de Voo
62	FPL	- Mensagem de Plano de Voo Apresentado
63	HOTRAN	- Horário de Transporte
64	IAIP	- Documentação Integrada de Informação Aeronáutica
65	IFR	- Regras de Voo por Instrumento
66	MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
67	PLN	- Plano de Voo
68	POB	- Pessoas a Bordo
69	PVC	- Plano de Voo Completo
70	PVS	- Plano de Voo Simplificado
71	ROTAER	- Manual Auxiliar de Rotas Aéreas
72	RPL	- Plano de Voo Repetitivo
73	SAR	- Busca e Salvamento
74	UHF	- Frequência Ultra Alta
75	VFR	- Regras de Voo Visual
76	VHF	- Frequência Muito Alta
77	ZIDA	- Zona de Identificação de Defesa Aérea

78 **2 REGRAS GERAIS**

79 **2.1 TIPOS DE PLANOS DE VOO**

80 **2.1.1** São os seguintes os tipos de Plano de Voo:

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

84 **2.2 APRESENTAÇÃO DE PLANO DE VOO**

85 **2.2.1** O Plano de Voo poderá ser apresentado pessoalmente ou por meio de:

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

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

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

99 **2.2.3** O preenchimento de um Plano de Voo pela Internet não implica em sua
100 aceitação imediata. Após o envio, o usuário deve confirmar, via status no
101 sistema ou e-mail de confirmação, se o mesmo foi aceito ou ainda necessita de
102 alterações.

103 **2.2.4** O piloto em comando da aeronave é responsável pela ciência de todas
104 as informações necessárias ao planejamento do voo, incluindo a avaliação de,
105 pelo menos:

- 106 a) as condições meteorológicas (informes e previsões
107 meteorológicas atualizadas) dos aeródromos envolvidos e da
108 rota a ser voada;
- 109 b) o cálculo de combustível previsto para o voo;
- 110 c) o nível (ou altitude) correto para a rota a ser voada;
- 111 d) o planejamento alternativo para o caso de não ser possível
112 completar o voo; e
- 113 e) as condições pertinentes ao voo previstas nas publicações
114 aeronáuticas (IAIP e ROTAER).

115 **NOTA:** As condições citadas em e) anterior referem-se, por exemplo, às
116 restrições operacionais dos aeródromos envolvidos, às condições
117 relativas ao funcionamento dos auxílios à navegação da rota,

118 aproximação e decolagem, à infraestrutura aeroportuária necessária
119 para a operação proposta, as altitudes mínimas de segurança para rota
120 a ser voada, ao horário de funcionamento dos aeródromos e órgãos ATS
121 afetos ao voo etc.

122 **2.2.5** Os órgãos AIS ou ATS considerarão, por ocasião do recebimento do plano
123 de voo, que as condições verificadas pelo piloto em comando atendem às
124 exigências da regulamentação em vigor para o tipo de voo a ser realizado.

125 **2.2.6** O Plano de Voo apresentado em voo por radiotelefonia é denominado
126 AFIL, devendo serem observadas as disposições a seguir:

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

144 **2.3** OBRIGATORIEDADE DA APRESENTAÇÃO

145 **2.3.1** É compulsória a apresentação prévia do Plano de Voo, quando o voo ou
146 parte dele for planejado para operar:

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

155 **2.3.2** Excepcionalmente, o voo de aeronave realizando missão SAR poderá ser
156 dispensado da apresentação do Plano de Voo no momento da decolagem,
157 desde que o ARCC tenha condições de fornecer posteriormente os dados do
158 Plano de Voo aos órgãos ATS envolvidos, assim como tenham sido realizadas
159 as coordenações prévias pertinentes com o COpM envolvido, caso haja o
160 ingresso em uma ZIDA.

161 **2.4** VALIDADE

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

164 **NOTA 1:** Quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no
165 aeródromo, esse prazo deverá ser considerado a partir da hora do
166 restabelecimento dessas operações.

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

172 **2.5** COMPETÊNCIAS E RESPONSABILIDADES

173 **2.5.1** Somente o piloto da aeronave ou o despachante operacional de voo
174 poderá:

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

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

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

182 **2.5.2** O Plano de Voo Repetitivo deverá ser preenchido e assinado por
183 representante credenciado pelo explorador.

184 **2.5.3** Somente elementos credenciados pelo DECEA poderão apresentar Plano
185 de Voo e suas mensagens de atualização pela Internet.

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

189 **2.5.5** Não obstante, o piloto em comando da aeronave deverá ser capaz de
190 fornecer as informações do Plano de Voo Apresentado aos órgãos ATS, sempre
191 que solicitado.

192 **2.6** MUDANÇA DE REGRAS

193 **2.6.1** O Plano de Voo com mudança de IFR para VFR ou vice-versa deverá
194 conter o ponto especificado para mudança de regras, que será considerado
195 como ponto de notificação compulsória.

196 **2.6.2** No caso de utilização da letra Y ou Z e que o aeródromo de destino
197 opere apenas VFR, o Plano de Voo deverá conter, pelo menos, um aeródromo
198 de alternativa homologado IFR, para ser utilizado em caso de falha de
199 comunicação bilateral, que possa ocorrer até o ponto de notificação previsto
200 para a mudança de regras de voo.

201 **2.6.3** No caso de falha de comunicação, conforme previsto em 2.6.2, o órgão
202 ATS considerará que o piloto irá prosseguir para o aeródromo de alternativa IFR;
203 contudo, o piloto, cuidando de sua própria separação em condições
204 meteorológicas de voo visual (VMC), poderá prosseguir para o aeródromo de
205 destino se:

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

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

214 **3 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO COMPLETO**

215 **3.1 APRESENTAÇÃO**

216 **3.1.1** A apresentação do PVC deverá ser realizada a qualquer Centro ou Sala
217 AIS. Essa apresentação poderá ser realizada pessoalmente, utilizando-se o
218 formulário disposto no Anexo A, ou ainda pelo fornecimento dos dados desse
219 formulário:

- 220 a) pela Internet; ou
- 221 b) por telefone ou fac-símile.

222 **3.1.2** A apresentação do PVC por meio de telefone ou fac-símile deverá ser
223 destinada a uma Sala AIS situada na mesma FIR do local de partida ou ao C-AIS
224 de jurisdição.

225 **3.1.3** O PVC deve ser apresentado com, pelo menos:

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

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

231 **3.1.4** O PVC poderá ser apresentado com, no máximo, 120 (cento e vinte)
232 horas de antecedência da EOBT.

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

235 **3.1.5** Se o PVC for apresentado com data anterior a de partida do voo, essa
236 data deverá ser inserida no item 18.

237 **3.2 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO**

238 **3.2.1** O Cancelamento relativo ao PVC apresentado poderá ser solicitado
239 enquanto este estiver válido.

240 **3.2.2** Quando, por qualquer motivo, um determinado PVC apresentado for
241 cancelado e substituído por um novo PVC, uma mensagem de cancelamento
242 (CNL), com prioridade DD, deverá ser encaminhada aos órgãos envolvidos,
243 seguida de transmissão da nova mensagem FPL.

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

247 **3.2.3** Modificações e Atrasos relativos ao PVC poderão ser solicitados até 35
248 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

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

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

256 **3.2.4** Os dados referentes às mensagens CNL, CHG e DLA de um PVC devem
257 ser notificadas por meio do formulário constante do Anexo C, ou ainda
258 fornecidos por meio telefone, fac-símile ou Internet.

259 **3.2.5** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações
260 em Plano de Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso
261 haja a necessidade de alterar um PVC que já recebeu tal autorização, as
262 modificações deverão ser submetidas por radiotelefonia diretamente ao órgão
263 ATC responsável pelo voo.

264 4 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO REPETITIVO**265 4.1 CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO**

266 **4.1.1** Os RPL somente serão aplicados aos voos regulares, charters,
267 fretamentos e da rede postal que se realizem, pelo menos, uma vez por
268 semana, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) voos, e quando houver
269 previsão para uma utilização mínima de 2 (dois) meses.

270 **4.1.2** Os RPL são aplicados somente aos voos IFR e a todos os voos sujeitos a
271 HOTRAN.

272 **4.1.3** Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL, disposto no
273 Anexo D, para todo o voo regular autorizado por meio de HOTRAN.

274 **4.1.4** Considera-se requisito básico para aplicação, que os dados dos RPL
275 tenham um alto grau de estabilidade, de modo que as mudanças, que
276 porventura ocorram, possam ser facilmente executadas.

277 4.2 APRESENTAÇÃO

278 **4.2.1** O RPL deverá ser apresentado ao CGNA, utilizando a Internet, bem como,
279 alternativamente, por meio de remessa via FAX ou, ainda, apresentado
280 pessoalmente, por meio de formulário impresso (RPL), em duas vias, ao
281 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

282 **NOTA:** Informações adicionais sobre a remessa do RPL ao CGNA por meio de
283 formulário eletrônico, utilizando a Internet, poderão ser obtidas
284 mediante contato no seguinte endereço eletrônico: cpvr@cgna.gov.br

285 **4.2.2** Os formulários de RPL apresentados entrarão em vigor, nos ACC
286 envolvidos, a partir da data especificada no campo I do formulário e
287 permanecerão em vigor até a data especificada no campo J, a menos que
288 sejam cancelados por solicitação do explorador.

289 **4.2.3** Quando da apresentação das listagens de RPL, o explorador ou seu
290 representante credenciado deverá indicar o local onde as seguintes
291 informações poderão ser obtidas, imediatamente, caso solicitado:

- 292 a) Aeródromos de alternativa;
293 b) Autonomia de voo;
294 c) Número total de pessoas a bordo; e
295 d) Equipamentos de emergência.

296 **4.3 PROCESSAMENTO**

297 **4.3.1** Os RPL serão processados pelo CGNA, que distribuirá as correspondentes
298 listagens aos ACC envolvidos e emitirá relatório de erros para as empresas
299 usuárias do sistema.

300 **4.3.2** Os ACC devem informar ao CGNA, mediante mensagem eletrônica ou,
301 alternativamente, por meio de mensagem FAX, o recebimento de novas
302 listagens, bem como indicar as incorreções, caso haja, que comprometam as
303 autorizações de qualquer RPL.

304 **4.4 ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO**

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

308 **4.5 VIGÊNCIA DA LISTAGEM DE RPL**

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

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

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

316 **4.6 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO**

317 **4.6.1** As mensagens de modificação, atraso e cancelamento de um voo de
318 uma série prevista em Plano de Voo Repetitivo deverão ser apresentadas até
319 35 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

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

322 **4.6.2** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações
323 em Plano de Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso
324 haja a necessidade de alterar um PVC que já recebeu tal autorização, as
325 modificações deverão ser submetidas por radiotelefonia diretamente ao órgão
326 ATC responsável pelo voo.

327 **4.7 MODIFICAÇÕES PERMANENTES**

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

332 **4.8 SUSPENSÃO E CANCELAMENTO**

333 **4.8.1** Quando, devido a circunstâncias excepcionais, houver necessidade de
334 um ACC suspender temporariamente o uso de uma série de RPL em sua área
335 de responsabilidade, o referido órgão deverá informar, imediatamente, às
336 empresas aéreas e aos órgãos ATS envolvidos.

337 **4.8.2** Quando, por qualquer motivo, um determinado voo de uma série de RPL
338 for cancelado e substituído por um Plano de Voo Completo, uma mensagem
339 CNL, com prioridade DD, deverá ser encaminhada ao ACC responsável pelo
340 início do voo, seguida de transmissão da mensagem FPL.

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

344 5 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O PLANO DE VOO SIMPLIFICADO**345 5.1 CRITÉRIO DE APLICAÇÃO**

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

349 5.2 APRESENTAÇÃO

350 **5.2.1** A apresentação do PVS deverá ser realizada ao Centro AIS de jurisdição
351 ou, se houver, à Sala AIS do aeródromo de partida. Essa apresentação poderá
352 ser feita pessoalmente, por meio do formulário disposto no Anexo B, ou ainda
353 pelo fornecimento dos dados desse formulário:

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

359 **5.2.2** O PVS deverá ser apresentado com, pelo menos, 10 (dez) minutos antes
360 da EOBT.

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

364 **5.2.3** O Plano de Voo Simplificado só somente poderá ser apresentado na
365 mesma data da realização do voo.

366 5.3 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO

367 **5.3.1** As mensagens CNL, CHG e DLA relativas ao PVS deverão ser
368 apresentadas até 35 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

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

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

375 **5.3.2** Os dados referentes às mensagens CNL, CHG e DLA de um PVS deverão
376 ser notificados ao Centro AIS de jurisdição ou, se houver, à Sala AIS do
377 aeródromo de partida. Essa notificação poderá ser feita pessoalmente, por
378 meio do formulário constante do Anexo C, ou ainda por meio de telefone, fac-
379 símile ou Internet.

380 **5.3.3** As mensagens CNL, CHG ou DLA somente são aplicáveis para alterações
381 em Plano de Voo que ainda não recebeu uma autorização ATC. Assim, caso
382 haja a necessidade de alterar um PVS que já recebeu tal autorização, as

383 modificações deverão ser submetidas por radiotelefonia diretamente ao órgão
384 ATC responsável pelo voo.

PRENOR

385 **6DISPOSIÇÕES FINAIS**

386 **6.1** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão
387 ser enviadas acessando o link específico da publicação, por intermédio dos
388 endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou
389 <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

390 **6.2** Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Exmo. Sr.
391 Diretor-Geral do DECEA.
392

PRENOR