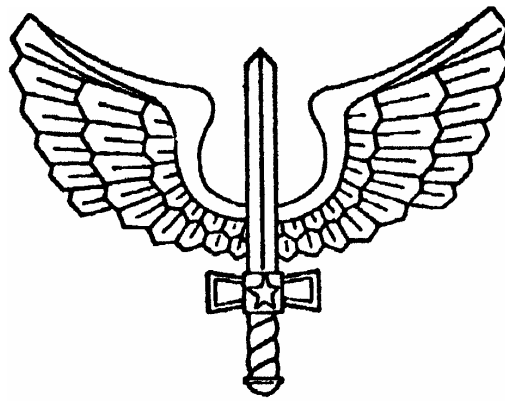


**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



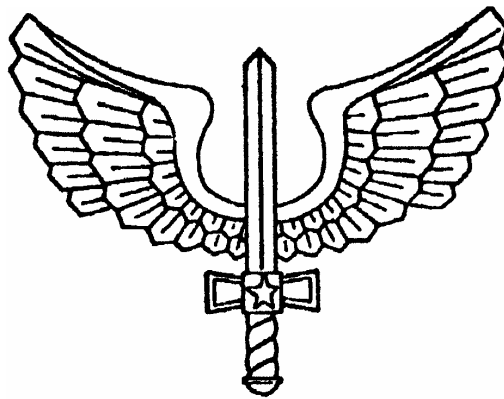
TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-11

PLANO DE VÔO

2008

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



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-11

PLANO DE VÔO

2008



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

PORTARIA DECEA Nº 43 /SDOP, de 09 de novembro de 2007.

Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica que trata de Plano de Vôo.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, alínea g), da Portaria DECEA nº 34-T/DGCEA, de 15 de março de 2007,

R E S O L V E:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 100-11, "Plano de Vôo", que com esta baixa.

Art. 2º Fixar a data de 17 de janeiro de 2008 para entrada em vigor desta publicação.

Art. 3º Revogar na mesma data a ICA 100-11, "Plano de Vôo", aprovada pela Portaria DEPV nº 96/DIRPV, de 15 de dezembro de 1999, bem como as seguintes modificações:

- 1ª modificação substitutiva à ICA 100-11, aprovada pelo Boletim Interno da DEPV nº 239, de 14 de dezembro de 2000;
- 2ª modificação substitutiva à ICA 100-11, aprovada pela Portaria DECEA nº 018/DGCEA, de 15 de abril de 2002;
- 3ª modificação substitutiva à ICA 100-11, aprovada pela Portaria DECEA nº 130/DGCEA, de 24 de junho de 2003;
- 4ª modificação substitutiva à ICA 100-11, aprovada pela Portaria DECEA nº 05/SDOP, de 09 de março de 2006; e
- 5ª modificação substitutiva à ICA 100-11, aprovada pela Portaria DECEA nº 11/SDOP, de 04 de julho de 2006.
- 6ª modificação substitutiva à ICA 100-11, aprovada pela Portaria DECEA nº 36/SDOP, de 11 de outubro de 2007.

(a) Brig Ar JOSÉ ROBERTO MACHADO E SILVA
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicado no BCA nº 218, de 09 de novembro de 2007)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	9
1.1	<u>FINALIDADE</u>	9
1.2	<u>ÂMBITO</u>	9
1.3	<u>ABREVIATURAS</u>	9
2	REGRAS GERAIS.....	10
2.1	<u>CONCEITUAÇÃO</u>	10
2.2	<u>APRESENTAÇÃO</u>	10
2.3	<u>OBRIGATORIEDADE DA APRESENTAÇÃO</u>	11
2.4	<u>DISPENSA DA APRESENTAÇÃO</u>	11
2.5	<u>VALIDADE</u>	11
2.6	<u>PREENCHIMENTO E ASSINATURA</u>	11
2.7	<u>PLANO DE VÔO COM MUDANÇA DE REGRAS</u>	12
3	REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO COMPLETO.....	13
3.1	<u>APRESENTAÇÃO</u>	13
3.2	<u>ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO</u>	13
3.3	<u>CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO</u>	13
4	REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO REPETITIVO	14
4.1	<u>CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO</u>	14
4.2	<u>APRESENTAÇÃO</u>	14
4.3	<u>PROCESSAMENTO</u>	15
4.4	<u>ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO</u>	16
4.5	<u>VIGÊNCIA DA LISTAGEM DE RPL</u>	16
4.6	<u>MODIFICAÇÕES TEMPORÁRIAS</u>	16
4.7	<u>MODIFICAÇÕES PERMANENTES</u>	16
4.8	<u>SUSPENSÃO E CANCELAMENTO</u>	16
5	REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO SIMPLIFICADO	17
5.1	<u>CRITÉRIO DE APLICAÇÃO</u>	17
5.2	<u>APRESENTAÇÃO</u>	17
5.3	<u>ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO</u>	17
5.4	<u>CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO</u>	17
6	DISPOSIÇÕES FINAIS	18
	REFERÊNCIAS.....	19
	ANEXO 1 - FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO COMPLETO.....	20
	ANEXO 2 - FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO SIMPLIFICADO.....	21
	ANEXO 3 - FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO REPETITIVO.....	22
	ANEXO 4 - MODELO PARA SUGESTÕES.....	23
	ANEXO 5 – CONTROLE DE MODIFICAÇÕES.....	24

PREFÁCIO

Esta publicação foi editada, basicamente, com o objetivo de:

- a) substituir a ICA 100-11, “Plano de Vôo”, de 15 de janeiro de 2000, com suas (06) seis modificações já aprovadas;
- b) adotar a estrutura prevista na atual ICA 5-1, “Confecção, Controle e Numeração de Publicações”, do CENDOC;
- c) acrescentar novos campos no Formulário de Plano de Vôo Simplificado; e
- d) inserir novas abreviaturas para Plano de Vôo Completo e Plano de Vôo Simplificado.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Instrução tem por finalidade regulamentar o uso do Plano de Vôo, em complemento ao disposto nas Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo (ICA 100-12).

NOTA: Os procedimentos relacionados com preenchimento dos formulários de plano de vôo estão dispostos no MCA 100-11.

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 e AIS.

1.3 ABREVIATURAS

AFIL	- Plano de Vôo Apresentado em Vôo
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
ALTN	- Alternativa
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
ATZ	- Zona de Tráfego de Aeródromo
CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Vôo
CTR	- Zona de Controle
CPVR	- Central de Planos de Vôo Repetitivos
DCT	- Direto
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DEP	- Partida
DEST	- Destino
EET	- Duração Prevista de Vôo
EOBT	- Hora Estimada de Calços Fora
ELT	- Transmissor Localizador de Emergência
FPL	- Mensagem de Plano de Vôo Apresentado
IEPV	- Impreso Especial de Proteção ao Vôo
IFR	- Regras de Vôo por Instrumento
MCA	- Manual do Comando da Aeronáutica
MET	- Meteorologia
NM	- Milhas Náuticas
PLN	- Plano de Vôo
PVC	- Plano de Vôo Completo
PVS	- Plano de Vôo Simplificado
RDO	- Rádio
RMK	- Observação
RPL	- Plano de Vôo Repetitivo
SAR	- Busca e Salvamento
TMA	- Área de Controle Terminal
UHF	- Frequência Ultra-Alta
UTC	- Tempo Universal Coordenado
VFR	- Regras de Vôo Visual
VHF	- Frequência Muito Alta
VMC	- Condições Meteorológicas de Vôo Visual

2 REGRAS GERAIS

2.1 CONCEITUAÇÃO

Plano de Vôo é o documento específico que contém informações relacionadas com um vôo planejado de uma aeronave ou com parte do mesmo que são fornecidas aos órgãos que prestam serviços de tráfego aéreo. Em função das especificações definidas nesta Instrução, existem três tipos de Plano de Vôo, a saber:

- Plano de Vôo Completo;
- Plano de Vôo Simplificado (Notificação de Vôo); e
- Plano de Vôo Repetitivo.

NOTA: As regras específicas para cada tipo de Plano de Vôo estão dispostas nos Capítulos 3, 4 e 5.

2.2 APRESENTAÇÃO

2.2.1 Com exceção do disposto em 2.2.2, o Plano de Vôo deve ser apresentado por meio dos seguintes formulários:

- a) IEPV 100-20 (Plano de Vôo Completo), conforme Anexo 1;
- b) IEPV 100-7 (Plano de Vôo Simplificado), conforme Anexo 2; ou
- c) IEPV 100-21 (Plano de Vôo Repetitivo), conforme Anexo 3.

NOTA: O local adequado para apresentação do IEPV 100-20 e do IEPV 100-7 é a Sala AIS, tendo em vista ser o lugar onde estão disponíveis as informações atualizadas relativas a aeródromos e rotas.

2.2.2 Alternativamente, o Plano de Vôo poderá, em situações específicas citadas nesta Instrução, ser apresentado por meio de:

- a) telefone, fac-símile ou telex;
- b) radiotelefonia; ou
- c) rede de computadores.

2.2.3 O AFIL corresponde ao Plano de Vôo apresentado por radiotelefonia, de acordo com a situação descrita em 2.3 c), atendendo ao disposto a seguir :

- a) o AFIL deve ser apresentado até o momento em que haja certeza de que o órgão ATS adequado possa recebê-lo, pelo menos, 10 (dez) minutos antes da hora em que a aeronave estime chegar ao ponto previsto de entrada em um espaço aéreo controlado ou de assessoramento; e
- b) os itens que devem ser fornecidos ao órgão ATS no caso do AFIL são os mesmos previstos para o formulário IEPV 100-20, exceto o ITEM 19 que poderá ter algumas informações omitidas, na condição do piloto informar, no ITEM 18 (RMK/), o local (preferencialmente com telefone) onde se poderão obter as informações suplementares do PLN.

NOTA 1: A fim de evitar a apresentação do AFIL, a aeronave que pretende partir de localidade desprovida de órgão ATS deve apresentar, antes da partida, caso seja possível, o

Plano de Vôo correspondente em qualquer Sala AIS de aeródromo, conforme 3.1.3, ou por outro meio alternativo previsto em publicação específica, conforme 3.1.4.

NOTA 2: Em espaço aéreo com grande densidade de tráfego, a fim de não congestionar as comunicações radiotelefônicas, a apresentação do AFIL poderá ser restringida. Nesse caso, as aeronaves deverão apresentar o Plano de Vôo antes da partida, de conformidade com o disposto em 2.3 b).

2.3 OBRIGATORIEDADE DA APRESENTAÇÃO

É compulsória a apresentação do Plano de Vôo:

- a) antes da partida de aeródromo provido de órgão ATS;
- b) antes da partida de determinados aeródromos desprovidos de órgão ATS, de acordo com os procedimentos estabelecidos em publicação específica;
- c) excetuando-se o disposto em b), imediatamente após a partida de aeródromo desprovido de órgão ATS, se a aeronave dispuser de equipamento capaz de estabelecer comunicação com órgão ATS; ou
- d) sempre que se pretender voar através de fronteiras internacionais.

2.4 DISPENSA DA APRESENTAÇÃO

É dispensada a apresentação do Plano de Vôo para:

- a) o vôo de aeronave em missão SAR; ou

NOTA: Neste caso, o RCC deve ter condições de fornecer dados necessários do Plano de Vôo aos órgãos ATS envolvidos.

- b) o vôo de aeronave que não disponha de equipamento rádio, desde que a decolagem seja realizada de aeródromo desprovido de órgão ATS e a aeronave não cruze fronteiras internacionais.

2.5 VALIDADE

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

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

NOTA 2: O Plano de Vôo poderá ser autorizado em momento anterior à EOBT, desde que o órgão ATC possua os dados do respectivo plano de vôo aprovado 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.

2.6 PREENCHIMENTO E ASSINATURA

Somente os pilotos ou despachantes operacionais de vôo podem preencher e assinar o Plano de Vôo, exceto o RPL, que deve ser preenchido e assinado por pessoa credenciada pelo explorador.

NOTA: Os pilotos e despachantes operacionais de vôo deverão ter ciência das informações aeronáuticas e meteorológicas relacionadas com o vôo em questão, antes do preenchimento e assinatura do Plano de Vôo.

2.7 PLANO DE VÔO COM MUDANÇA DE REGRAS

2.7.1 O Plano de Vôo com mudança de IFR para VFR ou vice-versa deve conter o ponto especificado para mudança de regras que será considerado, durante o vôo, como ponto de notificação compulsória.

2.7.2 No caso de utilização da letra Y, que indica mudança prevista de IFR para VFR, o Plano de Vôo deve 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 vôo.

2.7.3 No caso de falha de comunicação, conforme previsto em 2.7.2, 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 vôo visual (VMC), poderá prosseguir para o aeródromo de destino, se:

- a) o tempo de vôo do ponto de mudança de regras de vôo 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 for informada a um órgão ATS por qualquer meio de comunicação, até 30 (trinta) minutos além da EET.

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

3 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO COMPLETO

3.1 APRESENTAÇÃO

3.1.1 Deve ser utilizado o IEPV 100-20.

3.1.2 Exceto o previsto em 3.1.3 e 3.1.4, a apresentação do Plano de Vôo deve ser realizada pessoalmente na Sala AIS do local de partida ou em outro setor devidamente credenciado pelo DECEA.

3.1.3 O Plano de Vôo pode ser apresentado em qualquer Sala AIS de aeródromo, independente do local de partida do vôo.

3.1.4 A apresentação do Plano de Vôo pode ser realizada por telefone, fax ou telex ou rede de computador, de acordo com os procedimentos estabelecidos em publicação específica.

3.2 ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO

O Plano de Vôo Completo deve ser apresentado, pelo menos, 45 (quarenta e cinco) minutos antes da EOBT.

3.3 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO

Cancelamentos, modificações e atrasos, relativos a um Plano de Vôo apresentado, devem ser notificados em qualquer sala AIS de aeródromo, não necessariamente a do aeródromo de partida, 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 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO REPETITIVO

4.1 CRITÉRIOS DE APLICAÇÃO

4.1.1 O RPL é o Plano de Vôo apresentado pelo explorador, para retenção e uso repetitivo pelos órgãos ATS, relativo a uma série de vôos regulares, charters, fretamentos e da rede postal, autorizados pela ANAC, que se realizam, freqüentemente, com idênticas características básicas.

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

4.1.3 Aplicam-se os RPL somente aos vôos IFR e a todos os vôos sujeitos a HOTRAN. Será obrigatório o preenchimento do formulário de RPL, para todo vôo regular, autorizado por meio de HOTRAN.

4.1.4 Considera-se requisito básico de utilização 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 deve ser apresentado à CPVR, por meio de formulário eletrônico, utilizando a rede mundial de computadores (Internet), bem como, alternativamente, por meio de remessa via FAX ou, ainda, deve ser apresentado pessoalmente, por meio de formulário impresso (IEPV 100-21), em duas vias, ao seguinte endereço:

CENTRAL DE PLANOS DE VÔO REPETITIVOS
CGNA
Avenida General Justo nº 160 – Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP – 20021-130

NOTA: Informações adicionais sobre a remessa do RPL por meio de formulário eletrônico, utilizando a rede mundial de computadores (Internet), para a CPVR poderão ser obtidas mediante contato no seguinte endereço eletrônico:

cpvr@cgna.gov.br

4.2.2 Os formulários apresentados à CPVR 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.

NOTA: Os dados do vôo que não sejam de caráter repetitivo, tais como: alternativa, autonomia e número de pessoas a bordo devem ser transmitidos, antes da decolagem, por radiotelefonia, à Torre de Controle ou Estação de Telecomunicações Aeronáuticas do aeródromo de partida.

4.3 PROCESSAMENTO

4.3.1 Os RPL serão processados pela CPVR, que distribuirá as correspondentes listagens eletrônicas, preferencialmente, ou impressas aos ACC envolvidos e emitirá relatório de erros para as empresas usuárias do sistema.

4.3.2 Os ACC devem informar à CPVR, através de mensagem eletrônica, ou, alternativamente, através 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 à CPVR 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 pela CPVR, serão incluídas em uma listagem, atualizada 3 (três) vezes ao mês, para remessa aos órgãos envolvidos, com os seguintes períodos de vigência:

- a) do primeiro ao décimo dia do mês;
- b) do décimo primeiro ao vigésimo dia do mês; e
- c) do vigésimo primeiro ao último dia de cada mês.

4.6 MODIFICAÇÕES TEMPORÁRIAS

As modificações, os atrasos e os cancelamentos temporários de um voo de uma série prevista em Plano de Voo Repetitivo devem ser apresentados em qualquer Sala AIS de aeródromo, não necessariamente naquela do aeródromo de partida, 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.

4.7 MODIFICAÇÕES PERMANENTES

As modificações permanentes, que impliquem a inclusão de novos voos, supressão ou modificação dos voos que figuram nas listas de RPL, devem 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 da série de RPL em sua área de responsabilidade, o referido órgão deverá informar, imediatamente, à (s) empresa (s) aérea (s) pertinente (s) e aos órgãos ATC envolvidos.

4.8.2 Quando, por qualquer motivo, um determinado voo da série de RPL for cancelado e substituído por um Plano de Voo Completo, uma CNL, com prioridade DD, deverá ser encaminhada ao ACC responsável pelo início do voo, seguida de transmissão da FPL, pelo órgão ATS do local onde se verificou a substituição.

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

5 REGRAS ESPECÍFICAS PARA O FORMULÁRIO DE PLANO DE VÔO SIMPLIFICADO

5.1 CRITÉRIO DE APLICAÇÃO

O Plano de Vôo Simplificado aplica-se ao vôo VFR realizado inteiramente em ATZ, CTR, TMA ou, na inexistência desses espaços aéreos, em um raio de 50 Km (27 NM) do aeródromo de partida.

5.2 APRESENTAÇÃO

Deve ser utilizado o IEPV 100-7 e apresentado da seguinte forma :

- a) pessoalmente, à Sala AIS do local de partida ou, na inexistência desta, ao órgão ATS local;
- b) por telefone, fax ou telex à Sala AIS credenciada, de acordo com os procedimentos estabelecidos em Circular de Informação Aeronáutica específica; ou
- c) por radiotelefonia ao órgão ATS do local de partida, se não houver proibição para o aeródromo em causa.

NOTA: Excepcionalmente, no caso de indisponibilidade do formulário IEPV 100-7, poderá ser utilizado o formulário IEPV 100-20 para a apresentação do Plano de Vôo Simplificado, sendo preenchidos apenas os itens constantes no Anexo 2.

5.3 ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO

Não será exigida antecedência se a apresentação do Plano de Vôo Simplificado for realizado, por radiotelefonia, diretamente ao órgão ATS; porém, caso o PVS seja apresentada à Sala AIS, a antecedência mínima será de 10 (dez) minutos antes da EOBT.

5.4 CANCELAMENTO, MODIFICAÇÃO E ATRASO

Cancelamentos, modificações e atrasos relativos a um PVS apresentado devem ser notificados à sala AIS do local de partida ou diretamente ao órgão ATS 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"

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 As orientações para o preenchimento dos formulários de Plano de Vôo estão contidas no MCA 100-11.

6.2 As sugestões para o aperfeiçoamento desta publicação poderão ser encaminhadas ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo, Subdepartamento de Operações, Divisão de Gerenciamento de Tráfego Aéreo – Av. General Justo, 160 – Rio de Janeiro – RJ – CEP 20021-130, utilizando o modelo constante no Anexo A.

6.3 Os casos omissos serão resolvidos pelo Exmo Sr Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

REFERÊNCIAS

- Anexo 2, “Regras do Ar”, à Convenção de Aviação Civil Internacional, editado pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.
- Anexo 11, “Serviços de Tráfego Aéreo”, à Convenção de Aviação Civil Internacional, editado pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.
- DOC. 4444 ATM/501, “Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea relativos ao Gerenciamento de Tráfego Aéreo”, editado pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.
- Manual de Informação Aeronáutica (AIM) – editado pela “Federal Aviation Administration” - FAA.
- Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) dos Estados Unidos da América.
- ICA 5-1, “Confecção, Controle e Numeração de Publicações”, editado pelo Comando - Geral do Pessoal - COMGEP.
- ICA 100-12, “Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo”, editada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA.

Anexo 4

MODELO PARA SUGESTÕES (ICA 100-11)

ASSUNTO:

Nº DO ITEM:

PÁGINA:

1) A PRESENTE SUGESTÃO REFERE-SE A:

- ORTOGRAFIA
- COMPATIBILIZAÇÃO COM OUTRAS PUBLICAÇÕES (NACIONAIS E INTERNACIONAIS)
- CLAREZA DO TEXTO
- INTRODUÇÃO DE NOVO TEXTO NORMATIVO
- PALAVRA OU EXPRESSÃO MAIS ADEQUADA
- FIGURAS OU GRÁFICOS
- OUTRAS SITUAÇÕES

2) JUSTIFICATIVA DA PROPOSTA (INCLUIR, TAMBÉM, SE FOR O CASO, A SITUAÇÃO EM QUE O ATUAL TEXTO PODERIA SE TORNAR FATOR CONTRIBUINTE DE INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO).

3) NOVO TEXTO PROPOSTO.

