

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA - MOÇAMBIQUE
INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL DE MOÇAMBIQUE
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA
SERVIÇO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Tel: (258) 21-465416
Fax: (258) 21-465415
AFTN: FQHQSYX
iacm@tvcabo.co.mz
www.iacm.gov.mz

ALAMEDA DO AEROPORTO
Caixa Postal, 227 - Maputo



Circular Nacional
08/12
15 de Outubro

REGULAMENTOS

ICAO FPL 2012 – IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO PLANO DE VOO ICAO NA FIR DA BEIRA

1. AUTORIDADE

A presente Circular é emitida sob a autoridade do Presidente do Conselho de Administração do Instituto de Aviação Civil de Moçambique, nos termos do nº 1, do Artigo 31 da Lei 21/2009, de 28 de Setembro e alínea g), Artigo 12, da Resolução 19/2011, de 30 de Novembro.

2. OBJECTIVO

A presente Circular de Informação Aeronáutica tem por objectivo divulgar à comunidade aeronáutica os novos requisitos para o preenchimento do Plano de Voo ICAO e mensagens associadas a que estão sujeitos os voos em espaço aéreo nacional a partir de 15 de Novembro de 2012, decorrentes da implementação da Emenda 1 ao Documento PANS-ATM (Doc 4444).

3. REFERÊNCIAS

Procedimentos para serviços de navegação aérea – Gestão do tráfego aéreo (ATM de painéis, Doc 4444), 15ª edição.

4. AMBITO DE APLICAÇÃO

A presente Circular aplica-se às entidades que desenvolvem a sua actividade na FIR da Beira e que utilizam sistemas que originam ou processam dados de Plano de Voo ICAO.

5. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente Circular entra em vigor à data da sua publicação.

O período de transição para o novo conteúdo do Plano de Voo ICAO terá início a 12 de Novembro de 2012 e termina **às 00:00 UTC de 15 de Novembro de 2012, hora a que entrará em vigor o novo conteúdo do Plano de Voo ICAO.**

6. DESCRIÇÃO

6.1 Enquadramento

A Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO / OACI) concordou em introduzir alterações ao conteúdo e formato do formulário de plano de voo ICAO (FPL). As referidas alterações tornam-se globalmente aplicáveis no dia 15 de Novembro de 2012, embora muitos Estados aceitem o NOVO formato antes dessa data. Moçambique está a proceder à modificação dos seus requisitos de planeamento de voo, em conformidade com tais alterações.

O termo “**ACTUAL**” refere-se aos requisitos actuais de planeamento de voo ICAO, que deixarão de ser aplicáveis a partir de 15 de Novembro de 2012.

O termo “**NOVO**” refere-se aos requisitos de planeamento de voo, conforme especificado na Emenda alteração 1 *Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea – Gestão de Tráfego Aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), 15ª edição. Estas disposições tornam-se globalmente aplicáveis a partir de 15 de Novembro de 2012.

6.2 Requisitos

Aplicam-se os seguintes requisitos a todos os voos a operar no espaço aéreo de moçambicano sob a jurisdição de Moçambique:

6.2.1 Com início a **12 de Novembro de 2012, às 0000 horas UTC**, todos os planos de voo para voos segundo as Regras de Voo por instrumentos (**IFR**), ou voos em que uma parte do voo seja efectuada em IFR, devem ser preenchidos utilizando o NOVO conteúdo e formato.

6.2.2 Com início a **12 de Novembro de 2012, às 0000 horas UTC**, todos os voos segundo regras de voo Visual (VFR) devem ser preenchidos utilizando o novo conteúdo e formato.

6.2.3 Os ARO (ATS Reporting Office) existentes nos aeroportos nacionais estão aptos a aceitar planos de voo IFR e VFR preenchidos de acordo com o NOVO formato a partir de **15 de Outubro de 2012 às 0000 UTC.**

6.2.4 A partir das 0000 UTC de 15 de novembro de 2012 deixarão de ser aceites os planos de voo IFR ou VFR utilizando o conteúdo e formato ACTUAL.

O Anexo A à presente Circular Nacional dá as indicações que devem constar num plano de voo para identificar se o seu formato é NOVO ou Actual.

6.2.5 Chama-se a atenção dos operadores para o facto de em Moçambique não se aceitarem planos de voo VFR preenchidos até 120 horas de antecedência da hora estimada de saída dos calços – Estimated Off-Block Time (EOBT). Este requisito mantém-se em vigor depois de 15 de Novembro de 2012.

6.3 Orientações

6.3.1. Se qualquer porção de voo é planeada para se realizar, ou possivelmente se realizar, após às 0000 horas UTC de 15 de Novembro de 2012, recomenda-se vivamente aos operadores que preencham o plano de voo aplicável utilizando o NOVO conteúdo e formato.

6.3.2. Os planos de voo repetitivos (RPL) para a época de inverno de 2012/2013 devem ser submetidos utilizando o NOVO formato. Um RPL com período de validade para além de 15 de Novembro de 2012 não será aceite no formato ACTUAL.

6.3.3 Durante o período de transição (antes de 15 de novembro de 2012) os operadores são responsáveis por transmitir o plano de voo de conteúdo e formato apropriado aceite pelos prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP) que irá fornecer serviços no espaço aéreo onde o vôo terá lugar. Esta informação pode ser obtida recorrendo ao seguinte sítio (site) da internet da ICAO Flight Plan Implementation Tracking System (FITS): (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>). Devem ser consultadas as Publicações de Informação Aeronáutica (AIP) aplicáveis para se obter as notificações oficiais dos Estados.

6.3.4 A partir de **15** de Novembro de 2012 em 0000 UTC, **Moçambique** vai aceitar os planos de voo VFR arquivados até **120** horas antes tempo estimado de fora do bloco (EOBT)

6.3.5 Os operadores são fortemente encorajados a incluir a data do voo (DOF) no Item 18 do plano de voo. É obrigatória a inclusão da DOF se o plano de voo for apresentado com mais de 24 horas de antecedência relativamente à EOBT.

6.3.6 Alertam-se os operadores para a alteração intencional do Item 10 do FPL. Sob as novas disposições, Item 10 indica equipamento e capacidade. Capacidade compreende três elementos:

- a) A presença a bordo de equipamento relevante em estado de funcionamento
- b) Equipamento e capacidades adequados à qualificação da tripulação de voo; e
- c) Quando aplicável, uma autorização da entidade apropriada.

Moçambique irá acomodar novo formato que FPL testes até 10 de Novembro de 2012/1030 UTC, em coordenação prévia dirigida aos AFTN FQMAYFYX.

O Anexo C a esta Circular aeronáutica descreve as alterações ao conteúdo e formato do FPL ICAO em pormenor.

Anexos:

- Anexo A – Indicações dos formatos NOVO e ACTUAL;
- Anexo B – Descrição detalhada das alterações ao conteúdo e formato do ICAO FPL.
- Anexo C – Resumo das alterações ao Actual Plano Voo

**O Presidente do
Conselho de Administração**



Afonso Sande Cuinhane

ANEXO A à CIRCULAR NACIONAL 08/2012

Indicações dos formatos NOVO e ACTUAL

Um plano de voo é considerado como formato “ACTUAL” se contém as seguintes indicações:

- a) No Campo 10a: J, M;
- b) No Campo 10b: D;
- c) Em STS/: ATFMEXEMPTAPPROVED, texto livre i.e. qualquer indicação que não as especificadas;
- d) Em PER/: Outras indicações que não A, B, C, D, E, H.

Um plano de voo é considerado como formato “ACTUAL” se contém as seguintes indicações:

- a) No Campo 10a: E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1 M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9;
- b) No Campo 10b: E, H, L, B1, B2, U1 U2, V1, V2, D1, G1;
- c) No item 18: PBN/SUR/, DLE/, TALT/;
- d) Em STS/: ATFM;
- e) Em DAT/: outros caracteres que não S, H, V, M;
- f) Mensagens CHG, CNL, DLA, DEP em que o Campo 18 contém mais do que DOF/.

Se um plano de voo não contiver nenhuma das indicações acima referidas será qualificado simultâneamente como NOVO e ACTUAL e será tratado desse modo.

ANEXO B à CIRCULAR NACIONAL 10/2012

Descrição detalhada das alterações ao conteúdo e formato do ICAO FPL

Os requisitos da ICAO foram emanados para especificar que os planos de voo não podem ser preenchidos com uma antecedência superior a 120 horas do início da hora estimada da retirada dos calços (EOBT).

Quando é necessário atrasar um voo sobre o período da meia-noite, alterando por esse motivo o DOF, recomenda-se a utilização de uma mensagem CHG indicando a modificação no Campo 13 (incluindo EOBT) e Campo 18 (incluindo DOF). Deve ter-se em atenção que, quando se modifica um campo, devem ser fornecidos os dados para o campo completo e não apenas os elementos modificados, sendo particularmente significativo para as modificações ao campo 18.

Os sistemas de Dados dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) podem impor constrangimentos à informação dos planos de voo. Os constrangimentos significativos devem ser notificados nas Publicações de Informação Aeronáutica (AIP).

As alterações feitas a itens específicos do FPL são as seguintes:

Item 7 – Identificação da Aeronave – a explicação desta disposição foi clarificada para especificar que a identificação da aeronave não deve exceder 7 caracteres alfanuméricos e não deve incluir hífen ou símbolos. Não foram feitas outras alterações à disposição.

Item 8 – Regras de Voo e Tipo de Voo

A explicação da disposição relativa à indicação das regras de voo foi clarificada. Também foi clarificado que deve especificar-se no Item 15 (Rota) o ponto ou pontos em que se planeia uma alteração às regras de voo. Foi acrescentado texto adicional para destacar que o estatuto de voo deve ser descrito no Item 18 a seguir ao indicador STS, usando um dos descritores definidos, ou que se devem observar outras razões para tratamento específico pelo ATS no Item 18 a seguir ao indicador RMK. Não houve outras alterações à disposição.

Item 10 – Equipamento e Capacidades

Este requisito sofreu inúmeras alterações. É importante notar que o Item 10 indica, além do equipamento, as capacidades que consistem em 3 elementos: a presença de equipamento operacional relevante a bordo da aeronave, equipamento e capacidades proporcionais às qualificações das tripulações e, sempre que aplicável, autorização da autoridade apropriada.

Os seguintes requisitos são aplicáveis ao Item 10^a (Comunicações rádio, equipamento de ajuda à navegação e à aproximação e capacidades):

INSERIR uma letra como se segue:

N se não houver a bordo equipamento de ajuda à aproximação COM/NAV para a rota a ser voada, ou o equipamento está fora de serviço;

OU

S se não houver a bordo e a funcionar equipamento de ajuda à aproximação COM/NAV padrão para a rota a ser voada (ver Nota 1).

E/OU

INSERIR uma ou mais das seguintes letras, para indicar o estado operacional do equipamento de ajuda à aproximação COM/NAV e as capacidades disponíveis:

A	GBAS sistema de aterragem	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Írídio)
B	LPV (APV com SBAS)	K	MLS
C	LORAN	L	L ILS
D	DME	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Írídio)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	P1-P9	Reservado para RCP
G	GNSS (Vide Note 2)		
H	HF RTF	R	PBN aprovado (<i>Vide Nota 3</i>)
I	Navegação por Inércia	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (<i>Nota 3</i>)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 4	W	RVSM aprovado
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	X	MNPS aprovado
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF com capacidade de espessamento de canal 8.33 kHz
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Outro equipamento a bordo ou outras capacidades (<i>Ver a Nota 5</i>)

Quaisquer caracteres alfanuméricos não indicados acima estão reservados.

Nota 1. – Se a letra S for utilizada, considera-se que o equipamento padrão é VHF RTF, VOR e ILS, a menos que seja prescrita outra combinação pela autoridade ATS apropriada.

Nota 2. – Se a letra G for usada, os tipos de aumento externo GNSS, caso existam, são especificados no Item 18 a seguir ao indicador NAV/ e separados por um espaço.

Nota 3. – Se a letra R for usada, os níveis de navegação com base no desempenho (PBN) que se podem atingir devem especificar-se no Item 18 a seguir ao indicador PBN/. Material de orientação sobre a aplicação de navegação PBN a um segmento de rota específico, a uma rota ou área está contido no Manual intitulado Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613).

Nota 4. – Se a letra Z for usada, especifique no Item 18 qual o outro equipamento transportado ou outras capacidades, precedidos de COM/, NAV/ e/ou DAT, conforme apropriado. as isenções para RNAV e 8.33 kHz devem ser indicados inserindo a letra Z no Item 10^a e depois inserindo os descritores apropriados nos seguintes, no Item 18, conforme descrito no Manual do Utilizador do IFPS e no AIP Moçambique, secções ENR 1.1.2 RNAV Operations e ENR 1.8.1 Exemptions For mandatory Carriage of 8.33 kHz Channel Spacing Equipment In The VHF Radio COM Band:

- a) Insira EXM833 a seguir a COM/;*
- b) Insira RNAVX ou RNAVINOP, conforme apropriado, a seguir a NAV/.*

Nota 6. – Informação sobre a capacidade de navegação é fornecida ao ATC para autorização e rota.

Os seguintes requisitos são aplicáveis ao item 10b (Equipamento de Vigilância e Capacidades):

INSERIR N se não houver a bordo de equipamento de vigilância para a rota do voo ou se o equipamento estiver fora de serviço.

OU

INSERIR um ou mais dos seguintes descritores, num máximo de 20 caracteres, para descrever o equipamento de vigilância e/ou as capacidades a bordo em serviço:

SSR MODOS A e C

- A Transponder – Modo A (4 dígitos – 4 096 códigos)
- C Transponder – Modo A (4 dígitos – 4 096 códigos) e Modo C

SSR MODO S

- E Transponder – Modo S, incluindo a identificação da aeronave, a altitude de pressão e a capacidade ampliada do “squitter” (ADS-B);
- H Transponder – Modo S, incluindo a identificação da aeronave, a altitude de pressão e a capacidade de vigilância aumentada;
- I Transponder – Modo S, incluindo a identificação da aeronave, mas sem a capacidade de altitude de pressão;
- L Transponder – Modo S, incluindo a identificação da aeronave, a altitude de pressão, a capacidade ampliada do “squitter” (ADS-B) e a capacidade de vigilância aumentada;
- P Transponder – Modo S, incluindo a altitude de pressão, mesmo sem a capacidade de identificação da aeronave;
- S Transponder – Modo S, incluindo a altitude de pressão a capacidade de identificação da aeronave;
- X Transponder – Modo S, sem as capacidades nem de identificação da aeronave nem de altitude de pressão

Nota: - A *capacidade* capacidade de vigilância aumentada é a capacidade da aeronave efectuar transmissão descendente de dados (“down link”) através de um “transponder” Modo S.

ADS-B

- B1** ADS-B com capacidade “out” (emissão) de 1090 MHz ADS-B;
- B2** ADS-B com capacidade “out” e “in” (recepção) dedicada de 1090 MHz ADS- B “out” and “in”;
- U1** ADS-B com capacidade “out” usando UAT;
- U2** ADS-B com capacidade “out” e “in” usando UAT;
- V1** ADS-B com capacidade “out” usando o VDL Mode 4;
- V2** ADS-B com capacidade “out” e “in” usando o VDL Mode 4;

ADS-C

- D1** ADS-C com capacidade FANS 1/A;
- G1** ADS-C com capacidade ATN.

Os caracteres alfanuméricos não indicados acima são reservados.

Exemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

Nota – Pedidos de vigilância adicionais devem ser listados no item 18, a seguir ao indicador SUR/.

Item 13 – Aeródromo de partida e Hora – foram prestados alguns esclarecimentos e acrescentadas algumas disposições relativamente ao modo de indicar os aeródromos de partida a que não tenham sido atribuídos designadores ICAO de quatro letras. Os seguintes requisitos são aplicáveis ao Item 13.

INSERIR o indicador ICAO de quatro letras do aeródromo de partida, conforme especificado no Doc. 7910, *ocation Indicators*,
OU, caso não tenha sido atribuído um indicador de lugar,

INSERIR ZZZZ e *ESPECIFICAR*, no Item 18, o nome e local do aeródromo, precedido de *DEP/*,
OU, o primeiro ponto da rota ou o farol de rádio marcador, precedido de *DEP/...*, se a aeronave não tiver descolado do aeródromo,
OU, se o plano de voo for recebido a partir de uma aeronave em voo,

INSERIR AFIL, e *ESPECIFICAR*, no Item 18, o indicador ICAO de 4 letras do local do órgão ATS a partir do qual se podem obter dados suplementares sobre o planode voo, precedido de *DEP/*.

SEGUIDAMENTE SEM ESPAÇO,

INSERIR para um plano de voo submetido antes da partida, a data estimada de saída dos calços (EOBT),

OU, para um plano de voo recebido de uma aeronave em voo, a hora real ou estimada sobre o primeiro ponto da rota a que se aplica o plano de voo.

Item 15c Rota – (incluindo alterações de velocidade, de nível e /ou de regras de voo) – Foi efectuada uma mudança editorial para esclarecer que é possível indicar, num único ponto, onde está planeado que comece uma mudança de velocidade ou de nível ou ambas, ou uma alteração de rota ATS e/ou uma mudança das regras de voo.

A disposição foi alargada para incluir a possibilidade de descrever um ponto significativo na rota como um rumo ou distância a partir de um ponto de referência, em vez de apenas a partir de uma ajuda à navegação, como se segue:

Rumo e distância a partir de um ponto de referência:

A identificação do ponto de referência, seguida do rumo a partir do mesmo ponto, na forma de 3 algarismos dando graus magnéticos, seguidos da distância a partir do ponto, na forma de 3 algarismos expressos em milhas náuticas. Em áreas de grande latitude, em que seja determinado pela autoridade apropriada que a referência a graus magnéticos se torna impraticável, podem utilizar-se graus verdadeiros.

Efectue, quando necessário, a correcção de um número de algarismos, inserindo zeros – por exemplo, um ponto de 180^o magnéticos a uma distância de 40 milhas náuticas a partir do VOR “DUB” deve ser expresso como DUB 180040.

Item 16 – O título do Item 16 foi clarificado para especificar que o(s) “aeródromo(s) alternante(s)” a referir é (são) o(s) aeródromo(s) de destino alternante(s). Adicionalmente, foi clarificada a disposição sobre o tempo decorrido estimado (“estimated elapsed time”) assim como as descrições sobre o modo de indicar os locais, como se segue abaixo.

**Aeródromo de destino e tempo total decorrido
estimado (8 caracteres)**

INSERIR o indicador ICAO, de quatro letras relativo ao aeródromo de destino, , conforme especificado no Doc. 7910, *Location Indicators*,

OU, caso não tenha sido atribuído nenhum indicador de lugar,

INSERIR ZZZZ e *ESPECIFICAR*, no Item 18, o nome e local do aeródromo, precedido de DEST/.

DEPOIS, SEM QUALQUER ESPAÇO

INSERIR o tempo total decorrido estimado.

Nota. – Para um plano de voo recebido de uma aeronave em voo, o tempo total decorrido estimado significa o tempo estimado desde o primeiro ponto da rota em que se aplica o plano de voo até ao ponto final do plano de voo.

Aeródromo(s) alternantes(s) de destino

INSERIR o(s) indicador(es) de lugar ICAO de quatro letras de mais do que dois aeródromos alternantes de destino, conforme especificado do Doc. 7910, *Location Indicators*, separados por um espaço.

OU, caso não tenha sido atribuído nenhum indicador de lugar ao(s) aeródromo(s) alternante(s) de destino.

INSERIR ZZZZ e ESPECIFICAR, no Item 18, o nome e lugar do aeródromo alternante de destino, precedido de ALTN/.

Item 18 – Outr Informação – foram efectuadas alterações significativas a estes requisitos.

Avisam-se aos operadores que o uso de indicadores não incluídos nos requisitos pode resultar na rejeição de dados, na sua perda ou processamento incorrecto.

O requisito foi clarificado para indicar que o uso de hífen “-“ou de barras obliquas “/” apenas deve ser efectuado conforme descrito.

O requisito foi modificado de modo que apenas se possam usar os indicadores descritos nos requisitos e que esses indicadores se devem inserir pela ordem apresentada. Os indicadores definidos são como se segue e estão listados pela ordem em que se devem inserir, se utilizados:

STS/ Razão para um tratamento especial pelo ATS, por exemplo, uma missão de busca e salvamento, como se segue:

ALTRV:	para um voo operado de acordo com uma reserva de altitude;
ATFMX:	para um voo aprovado para isenção de medidas ATFM, pela entidade ATS apropriada;
FFR:	combate a incêndios
FLTCK:	voo de verificação para calibração de ajudas à navegação (“nav aids”);
HAZMAT:	para um voo que transporte material de risco;
HEAD:	em voo que transporte alguém com estatuto de Chefe de Estado;
HOSP:	para um voo médico, declarado tal por entidades médicas;
HUM:	para um voo que opera em missão humanitária;
MARSA:	para um voo em que uma autoridade military assuma a responsabilidade de separação quanto a aeronaves militares;
MEDEVAC:	para uma evacuação de emergência médica de vida crítica;
NONRVSM:	para um voo sem capacidade RVSM, tencionando operar em espaço aéreo RVSM;
SAR:	para um voo envolvido numa missão de busca e salvamento; e
STATE:	para um voo envolvido em services militares, de alfândega ou polícia.

Outras razões para um tratamento especial pelo ATS devem ser descritas sob o designador RMK/.

PBN/ indicação de capacidades RNAV ou RNP. Incluir tantas como os descritos abaixo, conforme se aplicam ao voo, com um número máximo de 8 entradas, isto é, um total não superior a 16 caracteres.

ESPECIFICAÇÕES RNAV	
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 todos os sensores permitidos
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS or IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 todos os sensores permitidos
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 todos os sensores permitidos
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
ESPECIFICAÇÕES RNP	
L1	RNP 4
O1	Básico RNP 1 todos os sensores permitidos
O2	Básico RNP 1 GNSS
O3	Básico RNP 1 DME/DME
O4	Básico RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH com BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH com RF (necessária autorização especial)
T2	RNP AR APCH without RF (necessária autorização especial)

As combinações de caracteres alfanuméricos não indicados acima estão reservadas.

NAV/ Dados significativos relativos ao equipamento de navegação para além dos especificados em PBN/, conforme requerido pela autoridade ATS apropriada. Indicar o aumento GNSS sob este indicador, com um espaço entre dois ou mais métodos de aumento, por exemplo, NAV/GBAS SBAS.

COM/ Indicar as aplicações ou capacidades de comunicações no Item 10a.

DAT/ Indicar as aplicações de dados ou as capacidades de dados não especificados no 10a.

- SUR/ Incluir as aplicações ou capacidades de vigilância não especificadas no Item 10b.
- DEP/ Nome e local do aeródromo de partida, se tiver inserido ZZZZ no Item 13, ou qual o órgão ATS a partir do qual se podem obter dados suplementares do plano de voo, se tiver inserido AFIL no Item 13.
Para aeródromos não listados na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) relevante, indicar o local como se segue:
Com 4 algarismos, descrevendo a latitude em graus e décimas e unidades de minutes, segundos de “N” (Norte) or “S” (Sul), seguidos de 5 algarismos descrevendo a longitude em graus, décimas e unidades de minutos, seguidos de “E” (Leste) ou “W” (Oeste). Componha o número correcto de algarismos, quando necessário, através da inserção de zeros, por exemplo, 4620N07805W (11 caracteres).
- OR, Rumo e Distância, a partir de um ponto significativo mais próximo, como se segue:

A identificação do ponto significativo seguida do rumo a partir do ponto, na forma de 3 algarismos, dando os graus magnéticos, seguidos da distância a partir do ponto, na forma de 3 algarismos expressando as milhas náuticas.
Em áreas de grande latitude, em que seja determinado pela autoridade apropriada que a referência a graus magnéticos é imprecisável, podem utilizar-se graus verdadeiros. Componha o número correcto de algarismos, quando necessário, inserindo zeros; por exemplo, um ponto de 180^o magnéticos, a uma distância de 40 milhas náuticas a partir de VOR “VSB”, deve expressar-se como VSB180040.
- OR, O primeiro ponto da rota (nome ou LAT/LONG) ou o radio farol marker, se a aeronave não tiver descolado a partir de um aeródromo.
- DEST/ Nome e lugar do aeródromo de destino, se tiver inserido ZZZZ no Item 16. Para aeródromos não listados na na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) relevante, indicar o local em LAT/LONG ou rumo e distância a partir do ponto significativo mais próximo, conforme descrito sob DEP/ acima.
- DOF/ Data de partida do voo num formato de seis algarismos (YYMMDD), em que YY corresponde ao ano, MM ao mês a DD ao dia.
- REG/ A nacionalidade ou marca comum e marca de matrícula da aeronave, se deferentes da identificação da aeronave, no Item 7.
- EET/ Pontos significativos ou designadores de zonas de fronteira FIR e tempos decorridos acumulados estimados desde a descolagem até tais pontos ou fronteirasFIR, quando tal é prescrito, com base nos acordos de navegação aérea regionais, ou pela autoridade ATS apropriada.

Exemplos:
EET/ FVHF0745 FLFI0830
- SEL/ Código SELCAL, para aeronaves assim equipadas.
- TYP/ Tipo(s) de aeronave(s), precedidos se necessário, sem espaço, pelo número de aeronaves e separados por um espaço, se tiver inserido ZZZZ, no Item 9.

Exemplo: TIPO/2F15 5F5 3B2

CODE/ Endereço da aeronave (expresso na forma de um código alfanumérico de 6 caracteres hexadecimais) quando requerido pela autoridade ATS apropriada.

Exemplo: “F00001” é o endereço mais baixo contido no bloco específico administrado pela ICAO.

DLE/ Atraso ou espera em rota, inserido(s) ponto(s) significativo(s) na rota, em que se planeie ocorrer um atraso, seguido pelo tempo do atraso, usando uma forma de expressar esse tempo em 4 algarismos, em horas e minutos (hhmm).

Example: DLE/MDG0030

OPR/ Designador ICAO ou nome da entidade que opera a aeronave, se diferente da identificação da aeronave, no Item 7.

ORGN/ O endereço AFTN de 8 letras do originador do plano de voo, ou detalhes de outros contactos apropriados nos casos em que o originador do plano de voo possa não prontamente identificável, conforme requerido pela autoridade ATS apropriada.

Nota. - Em certas áreas, os centros receptores de planos de voo podem inserir o identificador de origem ORGN/ e o endereço AFTN do originador de forma automática.

PER/ Dados de desempenho (“performance”) da aeronave, indicados por dia única letra, conforme especificado no da ICAO - *Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations* (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I - *Flight Procedures*, caso tenha sido prescrito pela autoridade ATS apropriada.

ALTN/ Nome o(s) aeródromo(s) de destino alternante(s), se tiver inserido ZZZZ no Item 16. Para aeródromos não listados na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) relevante, indicar o local em LAT/LONG ou rumo e distância a partir do ponto significativo mais próximo, conforme descrito sob DEP/ acima.

RALT/ Indicador(es) de lugar ICAO de quatro letras para os alternantes em rota, conforme especificado no Doc 7910, *Location Indicators*, ou nome(s) de aeródromo(s) alternante(s) em rota, no caso de não estar atribuído nenhum indicador. Para os aeródromos não listados na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) relevante, indicar o local em LAT/LONG ou rumo e distância, a partir do ponto significativo mais próximo, conforme descrito em DEP/ acima.

TALT/ Indicador(es) de lugar ICAO de quatro letras para os alternantes de descolagem, conforme especificado no Doc 7910, *Location Indicators*, as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, ou nome do aeródromo alternante de descolagem, no caso de não estar atribuído nenhum indicador. Para os aeródromos não listados na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) relevante, indicar o local em LAT/LONG ou rumo e distância, a partir do ponto significativo mais próximo, conforme descrito em DEP/ acima.

RIF/ Os detalhes da rota para o aeródromo de destino revisto, seguidos pelo indicador de lugar ICAO de quatro letras do aeródromo. A rota revista está sujeita a “reclearance” (nova autorização) em voo.

Examples: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Quaisquer outras observações de linguagem simples, quando requeridas pela autoridade ATS apropriada ou consideradas necessárias.

ANEXO C à CIRCULAR NACIONAL 10/2012

Resumo das alterações ao Actual Plano de Voo

1. Item 10 a/b

- » Novos códigos alfanuméricos

2. Item 18

- » Novos indicadores (ex. PBN/)
- » Obrigatoriedade de cumprimento dos Indicadores STS/ redefinido – uso específico dos dados permitidos

3. Outras mudanças

- » ex. Item 15 – Início de mudanças num ponto significativo
Item 7 - não permitido ifen e outros simbolos para Identificação da a/c.

Item 10 a/b

FLIGHT PLAN
PLAN DE VOL

PRIORITY
Priorité

FF

ADDRESSEE(S)
Destinataire(s)

1 MESSAGE TYPE
Type de message

(FPL)

2 AIRCRAFT IDENTIFICATION
Identification de l'aéronef

3 FLIGHT RULES
Règles de vol

4 TYPE OF FLIGHT
Type de vol

5 NUMBER
Numéro

6 TYPE OF AIRCRAFT
Type d'aéronef

7 WAKE TURBULENCE CAT.
Cat. de turbulence de sillage

8 EQUIPMENT
Équipement

9 DEPARTURE AERODROME
Aérodrome de départ

10 TIME

11 CRU
Cru

12 DESTINATION AERODROME
Aérodrome de destination

TOTAL EET
Durée totale estimée

13 MIN

14 ALTN AERODROME
Aérodrome de déviation

15 2nd ALTN AERODROME
2^e aérodrome de déviation

16 OTHER INFORMATION
Remarques/autres infos

17 ENDORSA
Autorisations

NO MIN
NO MIN

PERSONS ON BOARD
Personnes à bord

NO OF SEATBELTS
Nbre de ceintures

EST

SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie

JACKETS/Orts de sauvetage

→ S / P → D → M → J → J / L → F → U → V

NUMBER
Nombre

CAPACITY
Capacité

COVER
Couverture

COLOUR
Couleur

AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
Couleur et marquages de l'aéronef

A

RE MARKS
Remarques

N

PILOT IN COMMAND
Pilotte commandant de bord

C

FILED BY / Déposé par

Item 15

Item 18

Other minor details changes

Item 10a

ACTUAL Formulário FPL:

(FPL-LAM301-IS

-B732/M-SDHIRWZG/S

-FQMA0545

-M078F380 DCT WIZZA UQ440 HARDD Q295 NBR UH408 NYN T77 VENEL Q53 -(....)

← Presente 10a Indicadores

NOVO 10a Indicadores

NOVO Formulário FPL:

(FPL-LAM301-IS

-B732/M-SDE2E3FHIJ2J4J5M1RWZG/LB1

-FQMA0545

-M078F380 DCT WIZZA UQ440 HARDD Q295 NBR UH408 NYN T77 VENEL Q53 -(....)

PDC - não previamente indicado

Não está incluído no 'S' – deve ser indicado separadamente

Linha de dados- substitui o simples 'J'

SATCOM – não anteriormente indicado no 10a

Agora, obriga a indicação no 18 do PBN/

NOVO Formato FPL:
(FPL-LAM301-IS
-B732/M-SD **E2E3F** **HIJ2J4J5M1R** WZG/LB1
-FQMA0545
-M078F380 DCT WIZZA UQ440 HARDD Q295 NBR UH408 NYN T77 VENEL Q53
-(.....)

Mudanças Profundas

10a	PRESENTE	NOVO
N	sem COM/NAV/APP aid equip	sem COM/NAV/APP aid equip(não há mudan.)
S	VHF RTF, ADF , VOR & ILS	VHF RTF, VOR, ILS (sem ADF – *APR 2012)
A	não alocado	GBAS Ldg System
B	não alocado	LPV (APV com SBAS)
C	LORAN C	LORAN C (não há mudança)
D	DME	DME (não há mudança)
E	não alocado	E1 = FMC WPR ACARS E2 = D-FIS ACARS E3 = PDC ACARS
F	ADF	ADF (não há mudanças)
	GNSS	
H	HF RTF	HF RTF (não há mudanças)

10a	PRESENTE	NOVO
I	navegação inercial	navegação inercial(não há mudanças)
J	transmissão de dados	J1 = CPDLC ATN VDL Mode 2 J2 = CPDLC FANS 1/A HF DL J3 = CPDLC FANS 1/A VDL Mode A J4 = CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 J5 = CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) J6 = CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTRSAT) J7 = CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS	MLS (não há mudanças)
L	ILS	ILS (não há mudanças)
M	Omega	M1 = ATC RTF SATCOM (INMARSAT) M2 = ATC RTF (MTSAT) M3 = ATC RTF (Iridium)
O	VOR	VOR (não há mudanças)
P	não alocado	P1 – P9 (Reservado para RCP – a ser Desen.)

10a	PRESENTE	NOVO
Q	Não alocado	Removido
R	RNP tipo de certificação	PBN aprovado
T	TACAN	TACAN (Não há mudanças)
U	UHF RTF	UHF RTF (Não há mudanças)
V	VHF RTF	VHF RTF (Não há mudanças)
W	Quando prescrito por ATIS	RVSM aprovado
X	Quando prescrito por ATIS	MNPS aprovado
Y	Quando prescrito por ATIS	VHF com 8.33 de capac.de separar canais
Z	Outros equipament a bordo +	

Item 10a – Resumo das alterações

- Definição do ‘S’
- Novas descrições do PDC (E1, E2, E3)
- Novas descrições de linhas de Dados (J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, J8, J9)
- Novas descrições do SATCOM (M1, M2, M3)
- Nova definição do ‘R’ – descrições do PBN
- Nova definição do ‘W’ – RVSM aprovado

Item 10b – Mudanças no contexto

PRESENTE Formulário:

(FPL-LAM312-IS

-B732/H-SDHIZWRJPG/**SD** ← **Actuais Indicadores 10b**

-FQPB0450

-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400

Novos Indicadores 10b

NOVO Formulário:

(FPL-LAM312-IS

-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/**LB1D1**

-FQPB0450

-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400

Modo S,(ADS-B) ident. a A/C, altitude de pressão, capacidade de sinais espontâneos ampliados e vigilância melhorada.

ADS-B com capac. especial ADS- B “out” de 1090Mhz

ADS-C com capac. FANS 1/A

NOVO Formato:

(FPL-LAM312-IS

-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/**LB1D1**

-FQPB0450

-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400

Mudanças Profundas

10b	PRESENTE	NOVO
N	Não possui equipamento de vigilância	Não possui equipamento de vigilância a bordo para rota a ser voada ou está inoperativo
A	Transponder- Modo A -4digitos (4096 código)	Transponder Modo A -4 digitos (4096 código) (Não há mudança)
C	Transponder Modo C Modo A e Modo C	Transponder Modo C - Modo A e Modo C (Não há mudança)
E	Não existe	Transponder Modo S, (ADS-B) indent.a/c, altitude de pressão e capac. de sinais espontâneos
H	Não existe	Transponder Modo S ident. a/c, altitude de pressão e capac. De vigilância melhorada .
I	Transponder Modo S ident. a/c mas sem Tx de pressão e altitude	Transponder Modo S ident. a/c mas sem a capacidade de altitude de pressão.
L	Não existe	Trans. Modo S, ident. a/c altitude de pressão, capac. dos sinais espontâneos melhorado (ADS-B) e capac. de vigilância melhorada.

10b	PRESENTE	NOVO
P	Transponder Modo S com altitude e pressão sem ident. a/c	Transponder modo S, com altitude de pressão, sem capac. de ident. de a/c (Menor Mudança)
S	Transponder Modo S, altitude de pressão altitude and aircraft ID transmission	Transponder Modo S, altitude, pressão e a capacidade de ident. da a/c (Menor Mudança)
X	Transponder Modo S, sem ident. a/c e sem transmissão de altitude de pressão	Transponder Modo S, sem a ident. Da a/c e sem capac. da altitude de pressão. (Menor Mudança)

10b	PRESENTE	NOVO
D	Capacidade ADS	Removido <i>Expandido especificamente com segue:</i>
B1	Não existe	ADS-B com capac. Especial ADS-B "out" de 1090 MHz
B2	Não existe	ADS-B com capac. especial ADS-B "out" e "in" de 1090 MHz
U1	Não existe	Capac. ADS-B "out" usando UAT
U2	Não existe	Capac. ADS-B "out" e "in" usando UAT
V1	Não existe	Capac. ADS-B "out" usando VDL Modo 4
V2	Não existe	Capac. ADS-B "out" e "in" usando VDL Modo 4
D1	Não existe	ADS-C com capac. FANS 1/A
G1	Não existe	ADS-C com capac. ATN

Item 18 - Outras Informações

Indicadores:

STS/	TYP/
PBN/	CODE/
NAV/	DLE/
COM/	OPR/
DAT/	ORGN/
SUR/	PER/
DEP/	ALTN/
DEST/	RALT/
DOF/	TALT/
REG/	RIF/
EET/	RMK/
SEL/	

STS/ - Voos especiais

- **ALTRV** – voo operado de acordo com uma reserva de altitude ou nível de voo;
- **ATFMX** – voo não atingido pelas medidas ATFM, de acordo com as normas da autoridade competente;
- **FFR** – voo de combate a incêndio;
- **FLTCK** – voo de calibração dos auxílios á navegação;
- **HAZMAT** – voo com material perigoso;
- **HEAD** – voo com CHF de Estado a bordo
- **HOSP** – voo medico declarado por autoridades médicas;
- **HUM** – voo em missão humanitária;
- **MARSA** – voo que a entidade militar assume responsabilidade pela separação entre a/c militares;
- **MEDEVAC** – voo de evacuação de emergencia médica critica de uma vida;
- **NONRVSM** – voo não aprovado RVSM que pretende operar em espaço aéreo RVSM;
- **SAR** – voo engajado em missão de busca e salvamento;
- **STATE** – voo engajado em serviços militares, alfandega ou policial.

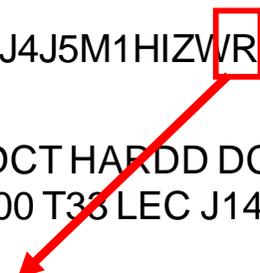
PBN/ - Indicação das capacidades RNAV ou RNP

Especificações RNAV

A1 RNAV 10 (RNP10) **L1** RNP 4
B1 – B5 RNAV 5 **O1 – O4** RNP
C1 – C4 RNAV 2 **S1 – S2** RNP APPCH
D1 – D4 RNAV 1 **T1 – T2** RNP AR APCH

Dependência dos Item18 e Item10:

NOVO Formato:
(FPL-LAM301-IS
-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/LB1D1
-FQMA0450
-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
 MACLA/N0465F400 T33 LEC J141 KG Q41 HAMTN Q158 PH DCT
-FAJS0455
-PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GPSRNAV DOF/YMMDD REG/VHEBP
 EET/YMMM0054 SEL/FHEG PER/C RIF/FRT N640 AD YPAD
 RMK/TCAS).



Se o **R** estiver mencionado no **item 10a**, deve estar indicado o **PBN/** no **item 18** (e vice versa)

Se **B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 ou O2** estar incluído no **PBN/** - então **G** deve estar incluído no item **10a**.

Dependência dos Item18 e Item10:

NOVO Formato:

(FPL-LAM301-IS
-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/LB1D1
-FQMA0450
-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400 T33 LEC J141 KG Q41 HAMTN Q158 PH DCT
-FAJS0455
-PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GPSRNAV DOF/YMMDD REG/VHEBP
EET/YMMM0054 SEL/FHEG PER/C RIF/FRT N640 AD YPAD
RMK/TCAS)

DME

RNAV 5 DME/DME

RNAV 1 permitido para todos os sectores

Se o **R** estiver mencionado no **item 10a**, deve estar indicado o **PBN/** no **item 18** (e vice versa)

Se **B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 ou O2** estar incluído no **PBN/** - então **G** deve estar incluído no item **10a**.

Se **B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 ou O4** estar incluído no **PBN/** então **D** deve estar incluído no item **10a**.

Se **B1** ou **B4** estar incluído no **PBN/**
- então **D** ou **S** deve estar incluído no item **10a**.

Dependência dos Item18 e Item10:

NOVO Formato:
(FPL-LAM301-IS
-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/LB1D1
-FQMA0450
-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400 T33 LEC J141 KG Q41 HAMTN Q158 PH DCT
-FAJS0455
-PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GPSRNAV DOF/YMMDD REG/VHEBP
EET/YMMM0054 SEL/FHEG PER/C RIF/FRT N640 AD YPAD
RMK/TCAS)

RNAV 5 VOR/DME

Se o **R** estiver mencionado no **item 10a**, deve estar indicado o **PBN/** no **item 18** (e vice versa)

Se **B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 ou O2** estar incluído no **PBN/** - então **G** deve estar incluído no item **10a**.

Se **B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 ou O4** estar incluído no **PBN/** então **D** deve estar incluído no item **10a**.

Se **B1** ou **B4** estar incluído no **PBN/**
- então **O** ou **S** deve estar incluído no item **10a**

Se **B1, B5, C1, C4, D1, D4, O1 ou O4** estar incluído no **PBN/** - então **I** deve estar incluído no item **10a**.

Dependência dos Item18 e Item10:

NOVO Formato:
(FPL-LAM301-IS
-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/LB1D1
-FQMA0450
-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400 T33 LEC J141 KG Q41 HAMTN Q158 PH DCT
-FAJS0455
-PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GPSRNAV DOF/YMMDD REG/VHEBP
EET/YMMM0054 SEL/FHEG PER/C RIF/FRT N640 AD YPAD
RMK/TCAS)

Navegação Inercial

RNAV 5 INS or IRS

NOVO Formato:
(FPL-LAM301-IS
-B732/H-SDE2E3FJ2J4J5M1HIZWRGY/LB1D1
-FQMA0450
-N0465F380 WIZZA DCT HARDD DCT DOUGY DCT RACHL T33
MACLA/N0465F400 T33 LEC J141 KG Q41 HAMTN Q158 PH DCT
-FAJS0455
-PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GPSRNAV DOF/YMMDD REG/VHEBP
EET/YMMM0054 SEL/FHEG PER/C RIF/FRT N640 AD YPAD
RMK/TCAS)

Navegação Inercial

GNSS

DME

RNAV 1 permitido para todos os sectores

Alterações noutros items:

Item 7 – Identificação da aeronave até 7 caracteres sem hífen ou símbolo

Item 15 – Pode se indicar um rumo e distância a partir de um "ponto significativo" em vez de ser de uma rádio ajuda a navegação

Processamento de Mensagens:

Quando o DOF for Indicado num plano de voo, (ex: '120831') ou quando não for deve ser incluído "0" (ex: '-0'), respectivamente, conforme as mensagens que se seguem:

- CHG
- CNL
- DLA
- DEP
- RQS
- RQP

DLA-LAM301-FQMA0730-FAJS-DOF/120831

(FPL-LAM301-IS

-B732/M-SDE2E3FHIJ2J4J5M1RWZG/LB1

-FQMA0545

-M078F380 DCT WIZZA UQ440 HARDD Q295 NBR UH408 NYN T77 VENEL Q53

WOONA Q60 BLACK V454 AD DCT

- FAJS 0234

-PBN/A1S1S2T1 NAV/GPSRNAV DOF/120831 REG/VHVYL EET/YMMM0100 SEL/AMDP
OPR/QANTAS PER/C RMK/TCAS)

Processamento de Mensagens:

(FPL-LAM301-IS

-B732/M-SDE2E3FHIJ2J4J5M1RWZG/LB1

-FQMA0545

-M078F380 DCT WIZZA UQ440 HARDD Q295 NBR UH408 NYN T77 VENEL Q53

WOONA Q60 BLACK V454 AD DCT

-FAJS0234

-PBN/A1S1S2T1 NAV/GPSRNAV DOF/120831 REG/VHVYL EET/YMMM0100 SEL/AMDP
OPR/LAM PER/C RMK/TCAS)

DLA-LAM301-FQMA0730-FAJS-DOF/120831

DEP-LAM301/A0453-FQMA0742-FAJS-DOF/120831

(FPL-LAM301-IS
-B738/M-SDE2E3PHIJ234J5M1RWZG/LB1
-FQMA0545
-M078F380 DCT WIZZA UQ440 HARDD Q295 NBR UH408 NYN T77 VENEL Q53
WOONA Q60 BLACK V454 AD DCT
-FAJS0234
-PBN/A1S1S2T1 NAV/GPSR NAV REG/VH/VYL EET/YMMM0100 SEL/AMDP OPR/LAM
PER/C RMK/TCAS)

DLA-LAM301-FQMA0730-FAJS-0

DEP-LAM301/A0453-FAJS0742-YPAD-0