

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-53

**AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO
AÉREO**

2021

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-53

**AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO
AÉREO**

2021



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

PORTARIA DECEA Nº 21 / DGCEA, DE 11 DE JANEIRO DE 2021.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-53, Circular que orienta os procedimentos relativos à expedição de “Autorização de Controle de Tráfego Aéreo”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da CIRCEA 100-53, "Autorização de Controle de Tráfego Aéreo", que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 1º de março de 2021.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 230/DGCEA, de 17 de outubro de 2016, publicada no Boletim Interno do DECEA nº 200, de 20 de outubro de 2016.

Ten Brig Ar HERALDO LUIZ RODRIGUES
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 16, de 25 de janeiro de 2021)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>ABREVIATURAS</u>	9
1.4 <u>DEFINIÇÕES</u>	10
2 GENERALIDADES	11
2.1 <u>EXPEDIÇÃO DAS AUTORIZAÇÕES ATC</u>	11
2.2 <u>LIMITE DAS AUTORIZAÇÕES ATC</u>	11
2.3 <u>MUDANÇAS DE NÍVEL EM ROTA SOLICITADAS NO PLANO DE VOO</u>	12
2.4 <u>COORDENAÇÃO DAS AUTORIZAÇÕES ATC</u>	14
3 AUTORIZAÇÃO PADRONIZADA PARA AERONAVE PARTINDO	15
3.1 <u>EMIÇÃO</u>	15
3.2 <u>FINALIDADE</u>	15
3.3 <u>APLICAÇÃO</u>	15
3.4 <u>CONTEÚDO</u>	16
4 USO DO PROCEDIMENTO DE PONTO LIMITE DE AUTORIZAÇÃO.....	18
5 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	20

PREFÁCIO

Esta publicação foi reeditada no intuito de melhor contemplar, basicamente, as seguintes melhorias para a segurança operacional:

- a) confirmar a necessidade de os pilotos receberem os níveis de voo aprovados para a rota a ser voada na autorização ATC expedida pelo ACC/APP ainda no aeródromo de saída, por meio da TWR ou Estação AFIS, exceto se previsto nos termos de uma Autorização Padronizada para Aeronave Partindo;
- b) esclarecer que a expressão “rota do plano de voo”, utilizada por vezes nas autorizações ATC, não inclui a informação de nível (ou níveis de voo) autorizado para a rota a ser voada; e
- c) reforçar a importância de o controlador de cada setor venha a confirmar o nível de voo autorizado, durante os contatos iniciais com a aeronave, bem como as mudanças de nível previstas para o seu setor, a fim de evitar qualquer dúvida em relação ao nível (ou níveis) a ser voado pela aeronave.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular tem como objetivo complementar as disposições da ICA 100-12, “Regras do Ar”, MCA 100-16, “Fraseologia de Tráfego Aéreo” e da ICA 100-37, “Serviços de Tráfego Aéreo”, referentes às autorizações ATC.

1.2 ÂMBITO

O previsto nesta publicação é de observância obrigatória dos Chefes, Gerentes e Controladores de Tráfego Aéreo dos órgãos ATC do SISCEAB.

1.3 ABREVIATURAS

ACC	-	Centro de Controle de Área
AFIS	-	Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
APP	-	Controle de Aproximação
ATC	-	Controle de Tráfego Aéreo
ATCO	-	Controlador de Tráfego Aéreo
CTA	-	Área de Controle
DECEA	-	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
EOBT	-	Hora Estimada de Calços Fora
FIR	-	Região de Informação de Voo
ICA	-	Instrução do Comando da Aeronáutica
OEA	-	Operador de Estação Aeronáutica
PLA	-	Ponto Limite de Autorização
SAGITARIO	-	Sistema Avançado de Gerenciamento de Informações de Tráfego Aéreo e Relatórios de Interesse Operacional
SGTC	-	Sistema de Gerenciamento de Torres de Controle
SID	-	Saída Padrão por Instrumentos
SISCEAB	-	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SITWR	-	Sistema Integrado de Torre de Controle
SSR	-	Radar Secundário de Vigilância
STVD	-	Sistema de Tratamento e Visualização de Dados
TATIC	-	Controle Total da Informação de Tráfego Aéreo (<i>Total Air Traffic Information Control</i>)
TWR	-	Torre de Controle de Aeródromo

1.4 DEFINIÇÕES

1.4.1 AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

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

NOTA: Por conveniência, a expressão "AUTORIZAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO" é frequentemente abreviada para "AUTORIZAÇÃO ATC" ou, simplesmente, "AUTORIZAÇÃO", quando usada em contextos apropriados.

1.4.2 AUTORIZAÇÃO PADRONIZADA PARA AERONAVE PARTINDO

Autorização ATC, emitida por uma TWR, que será aplicada às aeronaves partindo, com base em Acordo Operacional entre TWR, ACC ou APP envolvidos, podendo abranger apenas o conteúdo necessário ao início do voo.

1.4.3 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

Ponto (aeródromo, localidade, ponto de notificação ou ponto significativo) até o qual se concede autorização de controle de tráfego aéreo a uma aeronave.

2 GENERALIDADES

2.1 EXPEDIÇÃO DAS AUTORIZAÇÕES ATC

2.1.1 As autorizações ATC são expedidas somente para separar e tornar mais ágil o tráfego aéreo e são baseadas nas condições conhecidas de tráfego, as quais afetam a segurança operacional das aeronaves.

NOTA: Tais condições de tráfego incluem, não somente as aeronaves no ar e na área de manobras, onde o controle está sendo exercido, mas também o trânsito de veículos ou outras obstruções temporárias instaladas na área de manobras em uso.

2.1.2 A expedição de uma autorização ATC por um órgão de controle de tráfego aéreo constitui aprovação para uma aeronave proceder somente na medida em que o tráfego conhecido for afetado. Tal autorização não constitui aprovação para violar qualquer regulamento aplicável que seja relacionado à segurança operacional do voo ou outros motivos. Assim, também, a autorização ATC não isenta um piloto em comando de qualquer responsabilidade relacionada com uma possível violação de outras regras e legislações aplicáveis.

2.1.3 Os órgãos de controle de tráfego aéreo expedirão as autorizações ATC quando for necessário para prevenir colisões, bem como para acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo.

2.1.4 As autorizações ATC serão expedidas com a antecedência necessária para garantir que sejam transmitidas em tempo suficiente, de forma que a aeronave as cumpra.

2.1.5 As autorizações ATC para as aeronaves partindo deverão ser expedidas:

- a) pelo ACC ao APP, às TWR ou às Estações de Telecomunicações Aeronáuticas, com o mínimo de atraso possível, após receber a solicitação de tais órgãos;
- b) pelo ACC ao APP, às TWR ou às Estações de Telecomunicações Aeronáuticas com, pelo menos, 15 minutos antes da EOBT, se possível; ou
- c) pela TWR, em aeródromo onde for implementada a autorização padronizada para aeronave partindo.

2.2 LIMITE DAS AUTORIZAÇÕES ATC

2.2.1 O limite de autorização deverá ser descrito especificando o ponto (aeródromo, localidade, ponto de notificação ou ponto significativo) ou o limite do espaço aéreo controlado, conforme disposto nesta publicação.

2.2.2 Quando as coordenações prévias estiverem sendo efetuadas normalmente com o órgão aceitante ou se há a razoável certeza de que isso poderá ser realizado em tempo anterior à transferência de controle para tal órgão, o limite de autorização será o aeródromo de destino. Se isso não for praticável, o limite de autorização será um ponto intermediário apropriado e, nesse caso, deverá ser agilizada a coordenação para que a autorização complementar até o aeródromo de destino seja emitida tão logo seja possível.

NOTA: As coordenações prévias mencionadas neste item se referem às coordenações que são realizadas antes da transferência de controle para o órgão ATC aceitante.

2.2.2.1 Se uma aeronave for autorizada para um ponto intermediário entre espaços aéreos controlados adjacentes, o órgão ATC apropriado será responsável pela emissão, tão logo seja possível, da autorização complementar para o aeródromo de destino.

NOTA: É importante destacar que a demora ou, ainda, a não emissão da autorização complementar para o aeródromo de destino, além de causar apreensão às tripulações de voo, pode gerar procedimentos operacionalmente indesejáveis ao ATC, notadamente em caso de dificuldades de comunicação com a aeronave quando ela atingir o ponto estabelecido como limite de autorização.

2.2.3 Quando o aeródromo de destino estiver fora do espaço aéreo controlado, o órgão ATC responsável pelo último espaço aéreo controlado deverá emitir a autorização para o voo até o limite desse espaço aéreo controlado.

Exemplo 1: Voo do aeroporto de Brasília para Dourados com autorização no limite da CTA:
PTATM SBBR FL400 DCT CGR DCT BERLI/N0220F065 VFR DCT SBDO

Português	Inglês
TWR BR: PTATM autorizado para DOURADOS; rota do plano de voo; subida via Saída ACRE, Transição CIMA0 para o Nível de Voo 400; Transponder 4432. Após a partida, contato Controle Brasília na frequência 128.17.	TWR BR: PTATM cleared to DOURADOS; flight plan route; climb via ACRE Departure, CIMA0 Transition; to Flight Level 400; Squawk 4432. After airborne contact Brasília Control on 128.17.
ACC-BS: PTATM acione identificação, suba e mantenha FL400.	ACC-BS: PTATM squawk ident, climb and maintain FL400.
PTATM: ACC-CW, solicito descida para FL065.	PTATM: ACC-CW, request descent to FL065.
ACC-CW: PTATM descida autorizada para FL150; depois, ao seu critério.	ACC-CW: PTATM cleared descent to FL150; then, at your discretion.

NOTA: Nesse exemplo, o FL150 é o limite inferior da CTA-CW.

2.3 MUDANÇAS DE NÍVEL EM ROTA SOLICITADAS NO PLANO DE VOO

2.3.1 A ICA 100-37, "Serviços de Tráfego Aéreo", prevê que as autorizações conterão "o nível ou níveis de voo para toda a rota ou parte da mesma e mudanças de níveis, se necessário". Utiliza-se a expressão "se necessário", pois pode haver casos em que o piloto, ao apresentar um Plano de Voo, insira uma ou mais modificações de nível no campo "rota", devendo o ATC, nesses casos, autorizar ou não as mudanças de níveis propostas no Plano de Voo, conforme oportunidade operacional. Frise-se que, no caso da autorização dos níveis propostos não ser fornecida durante a emissão de uma Autorização ATC, como, por exemplo, com vistas a agilizar as partidas das aeronaves em aeródromos de grande movimento, tal procedimento deve ser detalhado em Carta de Acordo Operacional entre os órgãos envolvidos, utilizando-se o conceito de "Autorização Padronizada para Aeronave Partindo", conforme detalhado nesta Circular.

NOTA 1: A Carta de Acordo Operacional deve conter o Órgão responsável por complementar a autorização relativa às mudanças de nível propostas, visando a assegurar que a tripulação receba a informação tão logo seja possível.

NOTA 2: De forma geral, as autorizações ATC emitidas para as aeronaves partindo devem conter as mudanças de nível em rota solicitadas pelo piloto no Plano de Voo apresentado, se houver, até o limite de autorização especificado (normalmente o aeródromo de destino).

2.3.1.1 A utilização de Autorização Padronizada para Aeronave Partindo requer que o ACC/APP possua procedimentos em seu Modelo Operacional para expedir, o mais rápido possível, as autorizações de mudanças de níveis solicitadas no Plano de Voo apresentado, incluindo aquelas previstas para os espaços aéreos fora de sua área de jurisdição.

NOTA: Este procedimento é fundamental para assegurar que os pilotos possam prosseguir seus voos, conforme adequadamente autorizado e planejado, até o destino correspondente, mesmo que ocorra falha de comunicações radiotelefônicas durante o voo.

2.3.2 Adicionalmente, o MCA 100-16, “Fraseologia ATS”, esclarece que a expressão “rota do plano de voo” utilizada nas autorizações ATC não inclui a informação de nível de voo.

2.3.2.1 Nesse sentido, exceto de outra forma previsto em Carta de Acordo Operacional nos termos de uma Autorização Padronizada para Aeronave Partindo, todas as TWR e, quando couber, as Estações Rádio devem emitir às mudanças de nível, se houver, nas mensagens referentes às autorizações ATC para aeronaves partindo, a despeito de usarem, ou não, a expressão “rota do plano de voo”.

NOTA: Frise-se ainda que, nos aeródromos que dispuserem de DCL, os PSNA também devem assegurar que tais autorizações de mudanças de níveis de voo, se houver, sejam contempladas e confirmadas durante o intercâmbio de mensagens escritas entre o sistema de dados do ATC e da aeronave. Adicionalmente, é recomendável que sejam estabelecidos procedimentos específicos no Acordo Operacional sobre Autorização Padronizada para Aeronaves Partindo para o caso da degradação do sistema DCL em tais aeródromos.

2.3.3 É importante destacar que grande parte das TWR do SISCEAB já está equipada com o sistema TATIC integrado ao SAGITARIO, por meio do Sistema Integrado de Torre de Controle (SITWR), tornando completamente disponíveis as informações de rota e nível (ou níveis) de voo em tais órgãos.

2.3.3.1 Nestes aeródromos, o ATCO ou OEA poderá transmitir a autorização ATC que contemple as mudanças de nível previstas, se houver, com base nas informações dispostas neste sistema integrado, prescindindo do contato prévio com o ACC (ou o APP), desde que tal procedimento esteja previsto em Carta de Acordo Operacional, nos termos de uma Autorização Padronizada para Aeronaves Partindo.

NOTA: Os Acordos Operacionais referentes às Autorização Padronizadas para Aeronaves Partindo devem contemplar procedimentos para situação de contingência relativa a falhas na integração do TATIC com o SAGITARIO.

2.3.4 As TWR dos aeródromos de baixo movimento e as Estações AFIS podem ainda não possuir tal funcionalidade (SITWR), permanecendo equipadas com sistemas TATIC ou SGTC não integrados.

2.3.4.1 Nesses aeródromos, o ATCO ou OEA deverá contatar previamente o ACC (ou o APP) para obter o detalhamento da rota e do nível (ou níveis), a fim de completar os dados aprovados e transmitir corretamente a autorização ATC correspondente às aeronaves partindo, salvo de outra forma previsto em Carta de Acordo Operacional nos termos de uma Autorização Padronizada para Aeronave Partindo.

NOTA: Como já foi dito, ainda que se utilize a expressão “rota do plano de voo” nas autorizações ATC para as aeronaves partindo, esta não inclui as informações de nível ou níveis de voo aprovados, fundamentais à consecução segura do voo.

2.4 COORDENAÇÃO DAS AUTORIZAÇÕES ATC

2.4.1 A autorização ATC será coordenada entre os órgãos ATC para abranger a rota inteira da aeronave ou uma parte específica dela, de acordo com os subitens a seguir.

NOTA: Quando a autorização transmitida abranger somente a parte inicial do voo com o objetivo de tornar mais ágil a liberação das aeronaves nos termos de uma Autorização Padronizada para Aeronaves Partindo, uma autorização complementar de rota e de mudanças de níveis, se houver, deverá ser emitida, mesmo se o aeródromo de primeiro pouso estiver situado sob a jurisdição de um ACC que não seja o emissor dessa autorização.

2.4.1.1 Uma aeronave será autorizada na sua rota inteira até o aeródromo de primeiro pouso:

- a) quando for possível, antes da decolagem, coordenar a autorização com todos os órgãos de controle envolvidos pelo voo da aeronave; ou
- b) quando exista a razoável certeza de que a coordenação prévia será efetuada entre os órgãos de controle envolvidos pelo voo.

2.4.1.2 Quando a coordenação descrita em 2.4.1.1 não puder ser realizada antes da decolagem e, ainda, quando se saiba que ela não poderá ser efetuada entre os órgãos de controle envolvidos durante o voo, a aeronave deverá ser autorizada somente para o ponto onde a coordenação é razoavelmente garantida, conforme disposto no Capítulo 4. Antes de atingir esse ponto, a aeronave deverá receber a próxima autorização ou instruções de espera, como apropriado.

2.4.1.3 Qualquer alteração realizada no Plano de Voo apresentado pelo piloto e expedida por meio de uma autorização ATC, será registrada na ficha de progressão do voo correspondente e coordenada, se pertinente, com o órgão responsável pela FIR adjacente.

2.4.1.4 Os procedimentos de coordenação para a transferência e aceitação do tráfego, realizados entre os ACC adjacentes antes do limite da FIR, asseguram a responsabilidade do Centro aceitante no tocante aos termos da autorização já expedida pelo Centro transferidor.

3 AUTORIZAÇÃO PADRONIZADA PARA AERONAVE PARTINDO

3.1 EMISSÃO

3.1.1 A autorização padronizada para aeronave partindo será emitida por uma TWR/AFIS, podendo abranger apenas o conteúdo necessário ao início do voo.

3.1.2 O conteúdo não emitido em uma autorização padronizada para aeronave partindo será complementado, durante o voo, pelo ACC de origem.

NOTA: A Carta de Acordo Operacional poderá estabelecer outro Órgão ATC responsável por complementar a autorização relativa às mudanças de nível em rota autorizados, conforme necessidade operacional.

3.2 FINALIDADE

A autorização padronizada para aeronave partindo tem por objetivo tornar mais ágil a partida das aeronaves de um aeródromo específico, quando a demanda de tráfego justificar.

3.3 APLICAÇÃO

3.3.1 A autorização padronizada para aeronave partindo será aplicada com base em Acordo Operacional entre TWR/AFIS e ACC e/ou APP envolvidos, obedecido ao disposto nesta Circular.

3.3.2 Quando o procedimento referente à autorização padronizada para aeronave partindo tiver sido estabelecido, a TWR/AFIS expedirá a autorização ATC apropriada para as aeronaves partindo, sem prévia coordenação com o APP e/ou ACC.

3.3.2.1 Para a aplicação dessa autorização, deverão ser divulgadas, por meio das publicações de informações aeronáuticas, as seguintes informações:

- a) o nome do aeródromo envolvido;
- b) o período de aplicação, se pertinente; e
- c) outras informações necessárias aos aeronavegantes.

3.3.2.2 A coordenação prévia dessa autorização deve ser requerida apenas quando for necessário ou desejável, por razões operacionais, certas variações no conteúdo da autorização ou do procedimento de transferência padronizado.

3.3.3 A fim de se reduzir às comunicações durante o voo, o procedimento referente à autorização padronizada para aeronave partindo deverá ser implementado apenas nos aeródromos onde tal prática é necessária para acelerar a liberação do tráfego partindo.

3.3.4 Quando o procedimento referente à autorização padronizada para aeronave partindo for utilizado, deverá ser assegurado que:

- a) o APP seja mantido informado sobre a sequência de decolagem das aeronaves e a pista que será utilizada, bem como deverá ser apresentado para a TWR, o APP e/ou o ACC, como aplicável, a informação referente ao designador das SID utilizadas. e

- b) o conteúdo da autorização padronizada para aeronave partindo esteja conforme as informações apresentadas pelo STVD do ACC ou APP correspondente.

3.4 CONTEÚDO

3.4.1 A autorização padronizada para aeronave partindo abrangerá, **pelo menos**, o seguinte conteúdo:

- a) identificação da aeronave;
- b) limite de autorização, normalmente o aeródromo de destino;
- c) designador da SID utilizada, se aplicável;
- d) nível autorizado;
- e) código SSR; e
- f) qualquer outra instrução necessária ou informação não contida na descrição da SID como, por exemplo, instrução relacionada à mudança de frequência.

3.4.1.1 Exemplo do voo partindo do aeroporto de Porto Alegre para Brasília com Autorização Padronizada.

AZU6738 SBPA FL350 UZ5 PAGUE/N0434F360 UL304 SBBR.

Português	Inglês
TWR-PA: AZU6738 autorizado para o aeroporto de Brasília (ou SBBR); rota do plano de voo (ou UZ5 PAGUE UL304); Saída DOSUL; FL350; Transponder 3556.	TWR-PA: AZU6738 cleared to Brasília airport (or SBBR); flight plan route (or UZ5 PAGUE UL304); DOSUL Departure; FL350; Squawk 3556.
ACC-CW: AZU6738, acione identificação, suba e mantenha FL350.	ACC-CW: AZU6738, squawk ident, climb and maintain FL350.

NOTA 1: Saída DOSUL sem restrições publicadas.

NOTA 2: O exemplo acima contém itens previstos para as Autorizações Padronizadas com a adição do item que abrange a rota autorizada.

3.4.1.2 Exemplo do voo partindo do aeroporto de Curitiba para Brasília com Autorização Padronizada.

TAM3872 SBCT FL370 UW6 ENACT UW6 SBBR.

Português	Inglês
TWR-CT: TAM3872 autorizado para o aeroporto de Brasília (ou SBBR); via Saída TUNA 1, Transição MADRI; FL370; Transponder 3444.	TWR-CT: TAM3872 cleared to Brasília airport (or SBBR); via TUNA 1 Departure, MADRI Transition; FL370; Squawk 3444.

ACC-CW: TAM3872 acione identificação; suba e mantenha FL370; reautorizado, rota do plano de voo (ou UW6).	ACC-CW: TAM3872 squawk ident; climb and maintain FL370, recleared, flight plan route (or UW6).
---	--

3.5 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS COMPLEMENTARES

3.5.1 O Modelo Operacional do ACC deverá estabelecer os procedimentos para a emissão, antes da decolagem, de autorização relativa a uma mudança de nível, cujo ponto previsto de tal mudança esteja situado na mesma FIR, se aplicável.

3.5.2 Durante o voo, o controlador aceitante deverá analisar, antecipadamente, qualquer mudança de nível que esteja prevista ocorrer em seu setor de controle e transmitir ao piloto, por meio de uma autorização ATC, o quanto antes, a confirmação da decisão tomada, a qual deverá estar registrada na Ficha de Progressão de Voo Eletrônica correspondente.

3.5.2.1 O controlador de cada setor deve confirmar, na medida do possível, o nível de voo autorizado, durante os contatos iniciais com a aeronave, bem como as mudanças de nível previstas para o seu setor, caso haja, a fim de evitar qualquer dúvida em relação ao nível (ou níveis) a ser voado pelo piloto.

NOTA: Especial atenção a mensagem inicial do tipo “[MATRÍCULA], IDENTIFICADO, MANTENHA NÍVEL [...]”, emitida para uma aeronave ao ingressar no setor ATC, pois tal instrução sem nenhum complemento cancela possíveis autorizações de mudanças de nível emitidas anteriormente.

4 USO DO PROCEDIMENTO DE PONTO LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

4.1 O PLA (Ponto Limite de Autorização) é a aplicação, por necessidade operacional, de um ponto que não seja o aeródromo de destino como limite de uma autorização ATC.

4.1.1 A necessidade operacional mencionada neste item ocorre quando é preciso expedir uma autorização até um ponto específico, próximo do destino, para uma aeronave IFR partindo, enquanto os órgãos ATC estão coordenando e obtendo a autorização completa.

4.2 Quando for utilizado o PLA, deverão ser atendidos os seguintes requisitos:

- a) nos Modelos Operacionais dos órgãos ATC envolvidos deverão constar os pontos utilizados como PLA, os exemplos de fraseologia pertinentes e a descrição dos procedimentos para a emissão, o mais breve possível, da autorização complementar correspondente;
- b) o STVD do ACC deverá possibilitar que o ATCO possa registrar, de forma inequívoca, até que ponto a autorização ATC, em vigor, foi emitida na:
 - ficha de Progressão de Voo Eletrônica; e
 - etiqueta relacionada ao símbolo de posição;
- c) o conseqüente aumento das comunicações ar-solo para a transmissão de autorizações complementares não deverá trazer impactos significativos às demais atividades ATC; e
- d) os órgãos ATC deverão prover os treinamentos necessários (inicial e recorrente) aos controladores de tráfego aéreo sobre a aplicação do PLA;

4.3 Quando é aplicado o PLA, deverá ser expedida a autorização complementar até o aeródromo de destino do voo ou outra instrução pertinente, o mais rápido possível, antes que a aeronave atinja o ponto especificado como limite de autorização.

4.3.1 Exemplo de voo saindo do aeroporto de Porto Alegre para Buenos Aires com PLA definido na partida.

TAM8020 SBPA FL360 UA314 ISALA UA314 PAPIX DCT SAEZ.

Português	Inglês
TWR-PA: TAM8020 autorizado para ISALA; rota do plano de voo; subida via Saída TOXA 1, Transição ORATO para Nível de Voo 360, Transponder 3732.	TWR-PA: TAM8020 cleared to ISALA; flight plan route; climb via TOXA 1 Departure, ORATO Transition to Flight Level 360; Squawk 3732.

4.3.2 Exemplo de voo saindo do aeroporto de Brasília para Lisboa com PLA definido em rota.

**TAP172 SBBR FL390 UZ18 FRM UZ27 MSS FL400 UN866 OBKUT FL410 APASO
GOMER FL400 BIMBO FL390 DCT NARTA DCT UNPOT LPPT.**

Português	Inglês
<p>TWR-BR: TAP172 autorizado para o aeroporto de Lisboa (ou LPPT); rota do plano de voo, Subida via Saída IREBO, Transição FORMOSA para Nível de Voo 390; Transponder 4556.</p>	<p>TWR-BR: TAP172 cleared to Lisbon airport (or LPPT); flight plan route; climb via IREBO Departure, FORMOSA Transition to Flight Level 390; Squawk 4556.</p>
<p>ACC-RF: TAP172 mantenha FL400, reautorizado, novo ponto limite de autorização OBKUT. Aguarde nova autorização às 1715.</p>	<p>ACC-RF: TAP172 maintain FL400; recleared, new clearance limit point OBKUT. Expect further clearance at 1715.</p>

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

5.2 Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Sr. Diretor-Geral do DECEA.