



CAPITULO 15

Plano de Voo

O Plano de Voo são as informações específicas relacionadas com um voo planejado ou com parte do voo de uma aeronave, fornecidas a órgãos que prestam ATS. Em função das especificações, existem três tipos de planos de voo:

- Completo: Deve ser apresentado antes do início de um voo;
- Simplificado (Notificação de Voo/NTV): Para voos VFR nas ATZ, CTR e TMA;
- Repetitivo (RPL): Quando é usado um mesmo Plano de Voo.

1- Apresentação do plano de voo:

a) Obrigatoriedade da apresentação: é compulsória a apresentação do plano de voo:

- antes de partida em aeródromo provido de órgão ATS;
- antes da partida em determinados aeródromos desprovidos de órgão ATS, de acordo com os procedimentos estabelecidos em publicação específica;
- excetuando-se o disposto no item anterior, imediatamente após a partida de aeródromo desprovido de órgão ATS, se a aeronave dispuser de equipamento capaz de estabelecer comunicação com órgão ATS; ou
- sempre que se pretender voar através

de fronteiras internacionais.

b) Dispensa da apresentação: é dispensada a apresentação de plano de voo para:

- o voo da aeronave em missão SAR (neste caso, o RCC deve ter condições de fornecer dados necessários do Plano de Voo aos órgãos ATS envolvidos);
- o voo 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.

c) Local de apresentação: O local adequado para apresentação do plano de voo é a sala AIS, pois é onde se encontram todas as informações atualizadas relativas a aeródromos e rotas. A apresentação do plano de voo pode ser realizada pessoalmente na sala AIS do local de partida ou em outro setor devidamente credenciado pelo DECEA.

O plano de voo pode ser apresentado em qualquer sala AIS de aeródromo, não dependendo do local de partida do voo.

A apresentação do plano de voo pode ser feita por telefone, rede de computador ou por aplicativo para celular (Sigma), de acordo com os procedimentos estabelecidos em publicação específica. O plano de voo por telefone, porém, deve ser feito em sala AIS credenciada na FIR de origem de voo.

Se a aeronave efetuar contato com o órgão ATS, sem ter plano de voo apresentado até o momento, o referido órgão deve solicitar a apresentação do mesmo.

Quando o órgão ATS for o do aeródromo de destino, este deve solicitar o código ANAC do piloto em comando e, pelo menos, os dados da origem do voo como local de partida e hora real de decolagem.

A fim de evitar a apresentação AFIL, o voo VFR que partir de localidade desprovida de órgão ATS deve apresentar, antes da partida, caso seja possível, o plano de voo correspondente, em qualquer sala AIS de aeródromo.

d) Antecedência para apresentação: O plano de voo completo deve ser apresentado, pelo menos, **45 minutos antes da EOBT**. Exemplo: Se a EOBT é às 10:00Z, o plano deve ser apresentado até às 9:15Z. Se apresentado pela internet, a antecedência mínima é de 30 minutos.

A antecedência máxima é de 120 horas antes da EOBT. Se a data da apresentação for anterior a do voo, essa data deverá ser inserida no item 18.

Já a antecedência para apresentação de plano de voo simplificado (PVS/Notificação de voo), é de **10 minutos antes da EOBT**.

e) Validade do Plano de Voo: O plano de voo apresentado tem a validade de **45 minutos após a EOBT**.

Quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no aeródromo, este prazo deve ser considerado à partir da hora do reestabelecimento das operações. Exemplo: se a EOBT é às 10:00Z, o plano é válido até às 10:45Z. Porém se às 10:40Z, o aeródromo fechou devido às condições meteorológicas, sendo reaberto somente às 12:10Z, a nova validade do plano é até às 12:55Z.

O plano de voo pode ser autorizado antes da EOBT, caso o órgão ATC possua os

dados do respectivo plano de voo aprovado, e não existe restrição em função do gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo para a rota ou para os aeródromos de partida e destino.

f) Modificação, cancelamento e atraso: Cancelamentos, modificações e atrasos relativos a um plano de voo apresentado devem ser notificados à sala AIS, não necessariamente a do aeródromo de partida (recomenda-se notificar a sala AIS na qual o plano de voo foi apresentado), até **35 minutos além da EOBT**.

Podem ser aplicadas exceções a determinados aeródromos, a critério do DECEA, tendo em vista o gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

Todas as mudanças introduzidas em um plano de voo devem ser notificadas ao órgão ATS correspondente.

Caso o piloto não possa garantir exatidão quanto ao número de pessoas à bordo ou autonomia na apresentação do plano de voo, o mesmo deve informar ao órgão ATS, no momento da partida, por radiotelefonia, os valores exatos das informações.

g) Preenchimento e assinatura: Somente pilotos ou despachantes operacionais de voo podem preencher e assinar o plano de voo, exceto o RPL, que deve ser preenchido e assinado por pessoa credenciada pelo explorador da aeronave.

Pilotos e despachantes operacionais de voo devem ter ciência das informações aeronáuticas e meteorológicas relacionadas ao voo em questão, antes do preenchimento e assinatura do plano de voo.

2- Preenchimento do plano de voo

PLANO DE VOO FLIGHT PLAN	
PRIORIDADE Priority	
<< = FF →	
DESTINO(A)RROS Destination(s)	
HORA DE APRESENTAÇÃO Filing Time	
REMETENTE Originator	
IDENTIFICAÇÃO COMPLETA DO DESTINO(A)RROS E DO REMETENTE Specific Identification of destination(s) and/or originator	
3 TIPO DE MENSAGEM Message type	7 IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE Aircraft identification
4 NÚMERO Number	8 REGRAS DE VOO Flight rules
5 TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	9 TIPO DE VOO Type of flight
11 AEROMÓVEL DE PARTIDA Departure Aerodrome	10 ESTEIRA DE TURBULÊNCIA Wake turbulence
12 AEROMÓVEL DE DESTINO Destination Aerodrome	14 EQUIPAMENTO E CAPACIDADES Equipment and Capabilities
13 VELOCIDADE DE CRUIZADA Cruising speed	15 HORA Time
16 NÍVEL Level	17 ROTAS Routes

PLANO DE VOO FLIGHT PLAN	
PRIORIDADE Priority	
<< = FF →	
DESTINO(A)RROS Destination(s)	
HORA DE APRESENTAÇÃO Filing Time	
REMETENTE Originator	
IDENTIFICAÇÃO COMPLETA DO DESTINO(A)RROS E DO REMETENTE Specific Identification of destination(s) and/or originator	
3 TIPO DE MENSAGEM Message type	7 IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE Aircraft identification
4 NÚMERO Number	8 REGRAS DE VOO Flight rules
5 TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	9 TIPO DE VOO Type of flight
11 AEROMÓVEL DE PARTIDA Departure Aerodrome	10 ESTEIRA DE TURBULÊNCIA Wake turbulence
12 AEROMÓVEL DE DESTINO Destination Aerodrome	14 EQUIPAMENTO E CAPACIDADES Equipment and Capabilities
13 VELOCIDADE DE CRUIZADA Cruising speed	15 HORA Time
16 NÍVEL Level	17 ROTAS Routes

- **Regras de voo:** deve ser inserido apenas um caractere, com uma das seguintes letras para indicar a regra de voo que o piloto se propõe a observar:

- I** - para IFR
- V** - para VFR
- Y** - para IFR primeiro e após VFR
- Z** - para VFR primeiro e após IFR

- **Tipo de voo:** deve ser inserido apenas um caractere, para indicar o tipo de voo:

- S** - transporte aéreo regular
- N** - transporte aéreo não regular
- G** - aviação geral
- M** - aeronave militar
- X** - distinto dos indicados acima

c) Número e tipo de aeronaves e categoria da esteira de turbulência (Item 9): o Item 9 é composto pelos campos "número de aeronaves", "tipo de aeronave", e "categoria da esteira de turbulência", que deverão ser preenchidos conforme:

- **Número de aeronaves:** Deve ser inserido um ou dois caracteres, indicando a quantidade de aeronaves, quando se tratar de voo em formação.

- **Tipo de aeronave:** Devem ser inseridos de dois a quatro caracteres. Inserindo o designador do tipo de aeronave ou ZZZZ, quando não houver designador estabelecido, bem como no caso de voo em formação que compreenda mais de um tipo ou ainda se tratando de um designador específico de aeronave militar.

Quando for registrado ZZZZ neste campo, indicar o tipo de aeronave no item 18, precedido de TYP/. Exemplo: O voo será realizado por uma aeronave Beechcraft King Air B200, cujo designador do tipo de aeronave é BE20, portanto, deve-se inserir BE20 neste campo.

- **Categoria da esteira de turbulência:** deve ser inserido apenas um caractere, indicando a esteira de turbulência da aeronave conforme:

H - Pesada: aeronave de peso máximo de decolagem certificado de 136000kg ou mais.

M - Média: aeronave de peso máximo de decolagem certificado de 7000kg a 136000kg.

L - Leve: aeronave de peso máximo de decolagem certificado de até 7000kg.

Exemplo: o voo será realizado por uma aeronave Beechcraft King Air B200, cujo peso máximo de decolagem de 5700kg

(12500lbs), logo, deve-se inserir a letra L neste item.

d) Equipamento (Item 10): este campo é dividido em duas partes (lado esquerdo e direito do campo). No lado esquerdo deve ser informado os equipamentos de radiocomunicações, de auxílios à navegação e aproximação. No lado direito, deve ser informado o tipo de equipamento de vigilância instalado na aeronave em funcionamento.

PLANO DE VOO
FLIGHT PLAN

PRORRIGUE Priority <<= FF →

DESTINATÁRIO Destination

ROTA DE APROXIMAÇÃO Entry type

REMETENTE Originator <<=

INSTRUTÃO DE COMANDO DE DESTINATÁRIO E DE REMETENTE Specific identification of addressee and/or remitter

3 TIPO DE MENSAGEM Message type <<= (FPL) NÚMERO Number

1 IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE Aircraft identification

TIPO DE AERONAVE Type of aircraft

CAT. DA AERONAVE Water turbulence Cat.

4 ALMOGADO DE PARTIDA Departure aerodrome

5 VELAÇÃO DE CÉLULA Cell aerodrome

6 HORA Time

7 TIPO DE VOO Type of flight

8 EQUIPAMENTOS E CAPACIDADES Equipment and capabilities <<=

- Equipamentos de radiocomunicações, de auxílios à navegação e à aproximação: deve ser inserido do lado esquerdo do campo uma das letras a seguir:

N - Se a aeronave não dispuser de equipamento de radiocomunicações, de auxílio à navegação, exigidos para a rota considerada ou se estes não funcionarem.

S - Se a aeronave dispuser de equipamentos normais de radiocomunicações, de auxílios à navegação e à aproximação, exigidos para a rota considerada, e estes funcionarem. São considerados equipamentos normais: VHF, RTF, ADF, VOR e ILS.

Inserir, em complemento ou substituição a letra (S), uma ou mais das seguintes letras, quando necessário, para indicar os equipamentos de

radiocomunicações, de auxílios à navegação e à aproximação disponíveis que funcionem:

C - Loran C	D - DME
F - ADF	
G - GNSS (GPS)	H - HF RTF
I - Inercial	
J - Data link	L - ILS
M - Omega	
O - VOR	R - RNAV/RNP
T - Tacan	
U - UHF RTF	V - VHF RTF
W - RVSM	
Y - VHF 8,33 kHz	Z - Outros

Se for utilizada a letra Z, deve ser especificado no item 18, o tipo de equipamento precedido de COM/ e/ou NAV/.

A inclusão da letra R indica que a aeronave possui os equipamentos previstos para os segmentos de rota RNP ou RNAV envolvidos.

Se for utilizada a letra J, deve ser especificado no item 18, o tipo de equipamento precedido de DAT/, seguido de uma ou mais letras conforme o caso.

Exemplo: A aeronave BE20, dispõe de equipamentos normais, logo, insere-se a letra S. Além dos equipamentos normais, ela está equipada com DME (D), ADF (F), GNSS (G) e homologada RNAV/RNP (R), portanto as letras do lado esquerdo do campo serão: SDFGR.

- Equipamento de vigilância: inserir uma ou duas letras a seguir, do lado direito da barra, para indicar o tipo de equipamento de vigilância instalado na aeronave em funcionamento.

N - Nenhum

A - Transponder Modo A (4 dígitos - 4096 códigos)

C - Transponder Modo A (4 dígitos - 4096 códigos) e Modo C

X - Transponder Modo S, com altitude

pressão, porém sem identificação da aeronave

I - Transponder Modo S, com identificação da aeronave, porém sem altitude pressão

S - Transponder Modo S, com altitude pressão e identificação da aeronave

D - Função ADS

Exemplo: Aeronave BE20 equipada com transponder Modo S, com altitude pressão e identificação da aeronave, logo, este campo deve ser preenchido com a letra S.

e) Aeródromo de partida (Item 13): É composto pelos campos "aeródromo de partida" e "hora", que deverão ser preenchidos.

PLANO DE VOO
FLIGHT PLAN

PRIORIDADE (Priority) <<= FF =>

DESTINATÁRIO (Addressee)

HORA DE APRESENTAÇÃO (Filing Time) REMETENTE (Originator) <<=

IDENTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE DESTINATÁRIO E/OU REMETENTE (Specific Identification of addressee and/or originator)

3 TIPO DE MENSAGEM (Message type) <<= (FPL) >>=

9 NÚMERO (Number)

7 IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE (Aircraft identification)

8 REGRAS DE VOO (Flight rules)

10 TIPO DE VOO (Type of flight) <<=

11 TIPO DE AERONAVE (Type of aircraft)

12 CAT. DA EXTERNA DE TURBULÊNCIA (Wake turbulence Cat)

13 AERÓDROMO DE PARTIDA (Originator Aerodrome)

14 HORA (Time) <<=

15 VELOCIDADE DE CRUZEIRO (Cruising speed)

16 NÍVEL (Level)

17 ROTA (Route)

18 EQUIPAMENTO E CAPACIDADES (Equipment and Capabilities)

- **Aeródromo de partida:** devem ser inseridos quatro caracteres, com o indicador de localidade do aeródromo de partida ou ZZZZ, se não houver indicador de localidade e indicar o nome do aeródromo no Item 18, precedido de DEP/.

Exemplo: O aeródromo de partida é o Aeroporto Internacional de Guarulhos, cujo indicador de localidade é SBGR, logo, deve ser inserido SBGR neste campo.

- **Hora:** devem ser inseridos quatro caracteres, que indicam a hora estimada de calços fora (EOBT), para o plano de voo

apresentado antes da partida, ou hora real de decolagem, para o caso do AFIL.

Exemplo: A EOBT é para as 10:30Z, logo, inserir neste campo 1030.

f) Rota (Item 15): Neste item são inseridos os dados relativos à rota e a navegação do voo. O item 15 é composto pelos campos "velocidade de cruzeiro", "nível de cruzeiro", e "rota", que devem ser preenchidos.

PLANO DE VOO
FLIGHT PLAN

PRIORIDADE (Priority) <<= FF =>

DESTINATÁRIO (Addressee)

HORA DE APRESENTAÇÃO (Filing Time) REMETENTE (Originator) <<=

IDENTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE DESTINATÁRIO E/OU REMETENTE (Specific Identification of addressee and/or originator)

3 TIPO DE MENSAGEM (Message type) <<= (FPL) >>=

9 NÚMERO (Number)

7 IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE (Aircraft identification)

8 REGRAS DE VOO (Flight rules)

10 TIPO DE VOO (Type of flight) <<=

11 TIPO DE AERONAVE (Type of aircraft)

12 CAT. DA EXTERNA DE TURBULÊNCIA (Wake turbulence Cat)

13 AERÓDROMO DE PARTIDA (Originator Aerodrome)

14 HORA (Time) <<=

15 VELOCIDADE DE CRUZEIRO (Cruising speed)

16 NÍVEL (Level)

17 ROTA (Route)

18 EQUIPAMENTO E CAPACIDADES (Equipment and Capabilities)

- **Velocidade de cruzeiro:** devem ser inseridos no máximo cinco caracteres, com a velocidade verdadeira de cruzeiro para a primeira parte ou a totalidade do voo em função de:

* *Km/h:* a letra K seguida de 4 algarismos. Ex.: 450km/h, inserir K0450.

* *Nós:* a letra N, seguida de 4 algarismos. Ex.: 250kt, inserir N0250.

* *Número Mach:* a letra M, seguida de 3 algarismos, arredondando aos centésimos mais próximos. Ex.: Mach .78, inserir M078.

- **Nível de cruzeiro:** devem ser inseridos no máximo quatro caracteres, inserindo o nível de cruzeiro planejado para a

primeira parte ou para a totalidade da rota, por meio de:

* *Nível de voo*: a letra F, seguida de 3 algarismos. Ex.: FL270, inserir F270.

* *VFR*: se o voo não tiver sido planejado para ser conduzido em nível de cruzeiro, deve se preencher com VFR. Especificando-se no Item 18, por meio do indicador RMK/, a altura planejada para a realização do voo

* *Altitude*: quando não constituir nível de voo, a altitude deve ser indicada em centena de pés, inserindo o indicador A seguido de três algarismos. Ex.: 4500 pés, inserir A045.

- **Rota**: Deve ser inserida a rota (incluindo mudanças de velocidade, nível e/ou regras de voo). As rotas a voadas a serem preenchidas neste campo podem ser:

* *Rotas ATS designadas*;

* *Rotas fora de ATS designadas*.

- *Voo em rotas ATS designadas*:

* Inserir o designador da rota ATS se os aeródromos de partida e destino estiverem situados na mesma rota. Ex.: aerovia W53 ligando os aeródromos de partida e destino, inserir W10.

* Inserir DCT, quando os aeródromos de partida e destino não estiverem situados em rotas ATS, seguido, após um espaço, do ponto de interceptação com a primeira rota ATS e, após um espaço, o seu designador, a não ser que ambos pontos estejam definidos por coordenadas geográficas. Ex.: Como o aeródromo de partida não está situado na rota ATS W10, voa-se direto ao VOR LAP, para então interceptar a rota desejada, então, inserir DCT

LAP W10.

* No ponto onde houver mudança de velocidade, nível, rota e/ou regras de voo, inserir esse ponto e as mudanças relacionadas, separados por um espaço, seguidos, em cada caso, do designador da próxima rota ATS ou DCT, se o voo até o próximo ponto for efetuado fora de rota ATS designada. Ex.: O voo dá início na rota ATS UW10, porém após o VOR BRS a rota é alterada para UB688, inserir UW10 BRS UB688.

- *voo fora de rota ATS designada*:

* inserir os pontos separados por não mais que 30 minutos de voo ou por 370km (200nm), incluindo cada ponto onde se planeja mudança de velocidade, nível rota e/ou regras de voo.

* inserir DCT entre pontos sucessivos, separando cada elemento por um espaço, a não ser que ambos os pontos estejam definidos por coordenadas geográficas ou por marcação e distância. Ex.: O voo dá início em GNV, a partir desse ponto voa-se direto a CAL e em seguida DCT ao destino, inserir GNV DCT CAL DCT.

- *Mudança de velocidade ou de nível de voo*: o ponto no qual está previsto mudar de velocidade ou mudar de nível, seguido de uma barra oblíqua, da velocidade de cruzeiro e do nível de cruzeiro, mesmo quando só se mudar um desses dados, sem espaços entre eles. Ex.: no fixo ISMEL está previsto a mudança de velocidade para 220kt e de nível para o FL140, logo, deve-se inserir ISMEL/N0220F140.

A m u d a n ç a d e velocidade deve ser informada sempre quando houver previsão de variação em 5% da velocidade verdadeira (TAS) ou 0,01

Mach ou mais, em relação à declarada neste item 15.

- *Mudança de regras de voo:* o ponto onde está previsto mudar as regras de voo, seguido de um espaço e de uma das indicações:

- * VFR: se for de IFR para VFR;
- * IFR: se for de VFR para IFR.

Exemplo: Nesta rota, voa-se na UZ33 para a posição PAPES, ponto de sera modificada a regra de voo para VFR, e partir deste ponto, passa-se a voar fora da aerovia direto até o destino. Nota-se que, deve-se inserir a modificação do nível de voo, pois a tabela de níveis de voo IFR difere da VFR. Então, deve-se inserir no campo: UZ33 PAPES/N0200F145 VFR DCT.

g) Aeródromo de destino e duração total prevista de voo, aeródromo(s) de alternativa (Item 16): O item 16 é composto pelos campos "aeródromo de destino", "duração total prevista do voo (EET)" e "aeródromo de alternativa", que deverão ser preenchidos conforme:

- **Aeródromo de destino:** Devem ser inseridos quatro caracteres, com o indicador de localidade do aeródromo de destino. Exemplo: O aeroporto de destino é o Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek/Brasília-DF, cujo indicador de localidade é SBBR, logo, deve ser inserido neste SBBR.

O formulário é dividido em seções para preenchimento de dados de voo. A seção superior contém campos para o aeródromo de destino (16), a duração total prevista de voo (EET) em horas e minutos (17), e o aeródromo de alternativa (18). A seção inferior contém campos para o tipo de voo (19), o nível de voo (20), o nível de voo em comando (21), o nível de voo em alternativa (22), o nível de voo em alternativa (23), o nível de voo em alternativa (24), o nível de voo em alternativa (25), o nível de voo em alternativa (26), o nível de voo em alternativa (27), o nível de voo em alternativa (28), o nível de voo em alternativa (29), o nível de voo em alternativa (30), o nível de voo em alternativa (31), o nível de voo em alternativa (32), o nível de voo em alternativa (33), o nível de voo em alternativa (34), o nível de voo em alternativa (35), o nível de voo em alternativa (36), o nível de voo em alternativa (37), o nível de voo em alternativa (38), o nível de voo em alternativa (39), o nível de voo em alternativa (40), o nível de voo em alternativa (41), o nível de voo em alternativa (42), o nível de voo em alternativa (43), o nível de voo em alternativa (44), o nível de voo em alternativa (45), o nível de voo em alternativa (46), o nível de voo em alternativa (47), o nível de voo em alternativa (48), o nível de voo em alternativa (49), o nível de voo em alternativa (50), o nível de voo em alternativa (51), o nível de voo em alternativa (52), o nível de voo em alternativa (53), o nível de voo em alternativa (54), o nível de voo em alternativa (55), o nível de voo em alternativa (56), o nível de voo em alternativa (57), o nível de voo em alternativa (58), o nível de voo em alternativa (59), o nível de voo em alternativa (60), o nível de voo em alternativa (61), o nível de voo em alternativa (62), o nível de voo em alternativa (63), o nível de voo em alternativa (64), o nível de voo em alternativa (65), o nível de voo em alternativa (66), o nível de voo em alternativa (67), o nível de voo em alternativa (68), o nível de voo em alternativa (69), o nível de voo em alternativa (70), o nível de voo em alternativa (71), o nível de voo em alternativa (72), o nível de voo em alternativa (73), o nível de voo em alternativa (74), o nível de voo em alternativa (75), o nível de voo em alternativa (76), o nível de voo em alternativa (77), o nível de voo em alternativa (78), o nível de voo em alternativa (79), o nível de voo em alternativa (80), o nível de voo em alternativa (81), o nível de voo em alternativa (82), o nível de voo em alternativa (83), o nível de voo em alternativa (84), o nível de voo em alternativa (85), o nível de voo em alternativa (86), o nível de voo em alternativa (87), o nível de voo em alternativa (88), o nível de voo em alternativa (89), o nível de voo em alternativa (90), o nível de voo em alternativa (91), o nível de voo em alternativa (92), o nível de voo em alternativa (93), o nível de voo em alternativa (94), o nível de voo em alternativa (95), o nível de voo em alternativa (96), o nível de voo em alternativa (97), o nível de voo em alternativa (98), o nível de voo em alternativa (99), o nível de voo em alternativa (100).

- **Duração total prevista do voo (EET):** devem ser inseridos quatro caracteres, com a duração total prevista do voo em horas e minutos. Exemplo: a duração prevista do voo é de uma hora e quarenta minutos, portanto, deve ser inserido 0140.

- **Aeródromo de alternativa:** devem ser inseridos quatro caracteres, com o indicador de localidade do aeródromo de alternativa. Deve ser indicado pelo menos um aeródromo de alternativa. Exemplo: o aeroporto de alternativa é o Aeroporto Santa Genoveva/Goiânia-GO, cujo indicador de localidade é SBGO, logo, deve-se inserir SBGO.

Se o aeródromo de destino ou alternativa não dispuser de indicador de localidade, deve-se preencher o campo com as letras ZZZZ e indicar o nome do aeródromo em questão no item 18, precedido de DEST/ ou ALTN/ (de acordo com o aeródromo a que se refere).

h) Outros dados (Item 18): Qualquer outra informação necessária, preferencialmente na ordem apresentada, mediante os indicadores apropriados, descritos a seguir, e uma barra oblíqua acompanhada do texto com informações codificadas ou em linguagem clara.

* **RMK/**: Outras informações codificadas e em linguagem clara. Ex.: RMK/Ciente MET AIS.

i) Informações suplementares (Item 19): É composto por diversos campos relativos às informações suplementares, que devem ser preenchidos conforme:

Exemplos:

* **EET/**: Designadores de pontos significativos ou limites de FIR e duração total prevista de voo até esses pontos ou limites de FIR. Ex.: EET/SBBS0230 BSI0250 GNV0310

* **OPR/**: Nome do operador ou proprietário (para aeronaves civis) ou a sigla da Unidade Aérea a qual pertence a aeronave (para aeronaves militares) se não estiver evidente na identificação inserida no Item 7. Ex.: OPR/VRG Linhas Aéreas S.A.

* **P E R/**: Indicador de performance da aeronave, com base na velocidade de cruzamento de cabeceira, podendo ser:

- A: menor que 91kt
- B: entre 91kt e 120kt
- C: entre 121kt e 140kt
- D: entre 141kt e 165kt
- E: maior que 166kt
- H: para helicópteros, onde a velocidade de stall não é aplicada.

* **FROM/**: indicador de localidade do aeródromo de última procedência (indicação compulsória). Não se aplica a aeronaves militares brasileiras e aeronaves do transporte aéreo regular. Excepcionalmente, pode ser inserido o aeródromo de partida, caso o piloto desconheça o indicador de localidade da última procedência. Ex.: SBBH.

- **Autonomia**: devem ser inseridos quatro caracteres, indicando a autonomia em horas e minutos. Ex.: A autonomia do voo é de seis horas e meia, logo, deve ser preenchido com 0630.

- **Pessoas a bordo**: deve ser inserido neste campo, a quantidade de pessoas à bordo (passageiros e tripulantes inclusive), ou TBN (para ser notificado), quando não se puder determinar a quantidade de pessoas à bordo no momento da apresentação do PLN o qual deve ser transmitido via radiotelefonia aos órgãos ATS envolvidos no voo no momento da partida. Ex.: O voo é composto por um comandante, co-piloto e mais 4 passageiros, ou seja, 6 pessoas a bordo, logo, deve-se preencher este campo com 6.

- **Equipamento de emergência e sobrevivência**: devem ser indicados os equipamentos conforme:

* **R/ (rádio)**:

- riscar U, se a frequência UHF

243.0MHz não estiver disponível

- riscar V, se a frequência VHF 121.5MHz não estiver disponível

- riscar E, se não dispuser de transmissor localizador de emergência (ELT) para a localização da aeronave.

Deve-se riscar os equipamentos em que aeronave **não** possuir. Exemplo: a aeronave dispõe apenas de VHF e ELT, logo, riscar-se a letra U.

* *S/ (equipamento de sobrevivência):*

- riscar todas as letras, se não possuir equipamento de sobrevivência a bordo.

- riscar uma ou mais letras indicadores dos equipamentos que não possuir a bordo.

Exemplo: a aeronave dispõe apenas de equipamento para sobrevivência na selva, portanto, riscar-se todas as demais letras.

* *J/ (coletes):*

- riscar todas as letras, se não possuir coletes salva-vidas a bordo

- riscar L, se os coletes não estiverem equipados com luzes

- riscar F, se os coletes não estiverem equipados com fluorescência

- riscar U ou V, segundo assinalado em R/, para indicar o equipamento rádio dos coletes

- riscar U e V, se os coletes não estiverem equipados com rádio

Exemplo: a aeronave não dispõe de coletes, logo, riscam-se todas as letras.

* *D/ (botes):*

- riscar as letras D e C, se não possuir botes a bordo

- número: inserir o número de botes que possuir a bordo

- capacidade: inserir a capacidade total de pessoas em todos os botes

- abrigo: riscar a letra C, se os botes não dispuserem de abrigo

- cor: inserir a cor dos botes

Exemplo: a aeronave dispõe de um bote com capacidade para seis pessoas, com abrigo e a cor do bote é amarela, insere-se: 1, 6, Amarela.

* *A/ (cor e marcas da aeronave):* inserir a cor ou cores da aeronave e marcas importantes. Ex.: aeronave é branca com faixas verdes, insere-se, BRANCA COM FAIXAS VERDES

* *N/ (observações):* riscar a letra N se não houver ou indicar, após a barra oblíqua, outros equipamentos de sobrevivência que possuir a bordo. Ex.: a aeronave dispõe de kit de primeiros socorros, inserir, PRIMEIROS SOCORROS.

radiotelefonia, através de uma informação de chegada que contém a identificação da aeronave e a hora do pouso, exceto em aeródromos providos de TWR.

Caso o pouso seja realizado em aeródromo que não seja o de destino declarado no plano de voo, e este for provido de órgão ATS, a informação de chegada contendo identificação da aeronave, aeródromo de partida, aeródromo de destino e hora de chegada (exceto se o aeródromo for provido de TWR), deve ser apresentada ao órgão ATS local.

Caso o pouso se dê em aeródromo, que não for o de destino, e este for desprovido de órgão ATS, o piloto deve transmitir as informações de chegada por qualquer meio de comunicação disponível (radiotelefonia da aeronave, radioamador, telefone, etc) a um órgão ATS, contendo as informações de chegada: identificação da aeronave, aeródromo de partida, aeródromo de destino, aeródromo de chegada e hora de chegada.

A omissão deste informação obriga os órgãos ATS a acionarem o SAR, cabendo ao piloto, neste caso, a indenização das despesas que a operação possa acarretar (de acordo com o Art. 58 do Código Brasileiro de Aeronáutica).