



PLAN DE VUELO

/ ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	4
1.1.	Conceptos previos.....	4
1.1.1.	Definición del plan de vuelo (FLP).....	4
1.1.2.	Tipos de planes de vuelo.....	4
2.	PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL).....	5
2.1.	Definición	5
2.2.	Vuelos que requieren presentación de plan de vuelo	5
2.2.1.	Exenciones para operaciones especiales.....	6
2.3.	Presentación de un plan de vuelo	7
2.3.1.	Lugar y medios de presentación.....	7
2.3.2.	Hora prevista de fuera de calzos	8
2.3.3.	Tiempo de presentación	8
2.3.4.	Cuando hay que presentarlo	9
2.3.5.	Contenido del plan de vuelo	9
2.3.6.	Formato del plan de vuelo	10
3.	MENSAJES RELACIONADOS CON EL PLAN DE VUELO.....	12
3.1.	Normas generales	12
3.2.	Mensajes de emergencia	12
3.3.	Mensajes de alerta	13
3.4.	Mensajes de movimiento y control	13
3.4.1.	Clasificación	13
3.4.2.	Mensajes de plan de vuelo presentado y mensajes de actualización del plan de vuelo afectado	14
3.4.3.	Mensajes de coordinación.....	18
3.4.4.	Mensajes de plan de vuelo suplementarios	20
3.4.5.	Mensajes de control	21

4.	PLAN DE VUELO AFIL Y PROCEDIMIENTO PARA PLANES DE VUELO QUE REEMPLAZAN (RFP)	24
4.1.	Plan de vuelo afil	24
4.2.	Procedimiento para planes de vuelo que reemplazan (RFP)	25
4.2.1.	Aplicación del procedimiento	25
4.2.2.	Descripción del procedimiento	26
5.	ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IFPS	27
5.1.	Organización y funciones del IFPS	27
5.2.	Tráfico aceptado por el IFPS	28
5.2.1.	Otras situaciones que el IFPS procesa	28
5.3.	Mensajes relacionados con el IFPS	29
5.3.1.	Formato ADEXP (ATS Data Exchange Presentation)	29
5.3.2.	Clasificación de los mensajes	30
6.	INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL PLAN DE VUELO COMO CONSULTA	32
6.1.	Generalidades	32
6.2.	Información COM	33
6.3.	Información ATS	35
6.4.	Información suplementaria	52
7.	BIBLIOGRAFÍA	56
8.	ACRÓNIMOS	57

1. INTRODUCCIÓN



1.1. CONCEPTOS PREVIOS

1.1.1. DEFINICIÓN DEL PLAN DE VUELO (FLP)

Un plan de vuelo es una declaración de intenciones. Con un plan de vuelo, el piloto al mando de una aeronave presenta el manifiesto de una acción proyectada y un requerimiento de unos Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) para garantizar la seguridad de pasajeros y aeronaves.

La información del plan de vuelo es uno de los instrumentos básicos que se utilizan para gestionar el Tránsito Aéreo.

De ahí, la necesidad de presentar el plan de vuelo para su aceptación y tramitación, con el fin de que las dependencias de Control de Tránsito Aéreo, Alerta e Información de Vuelo dispongan de los datos necesarios para poder proporcionar los servicios que requiera la aeronave.

1.1.2. TIPOS DE PLANES DE VUELO

- Plan de vuelo presentado (FPL).
- Plan de vuelo AFIL.

Vamos a estudiarlos y ver sus diferencias.

2. PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)



2.1. DEFINICIÓN

La expresión “Plan de vuelo presentado” (FPL) se utiliza para referirse a un plan de vuelo presentado en una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) por el piloto o un representante designado, sin cambios posteriores.

2.2. VUELOS QUE REQUIEREN PRESENTACIÓN DE PLAN DE VUELO

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:



Cualquier vuelo, o parte de este, al que tenga que prestarse Servicio de Control de Tránsito Aéreo.



Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con Servicio de Asesoramiento.



Cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar:

- El suministro de Servicio de Información de Vuelo, de Alerta, Búsqueda y Salvamento.
- La coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación.



Cualquier vuelo a través de fronteras internacionales, a menos que los Estados interesados prescriban otra cosa.



Cualquier vuelo nocturno, si sale de las proximidades de un aeródromo.

VUELOS MILITARES

Los vuelos militares operan bajo el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO) y las reglas de vuelo de la circulación aérea operativa (CAO). Estos vuelos deberán formular el correspondiente plan de vuelo con excepción de:

- Los vuelos bajo reglas de vuelo de la defensa aérea (ADFR).
- Los vuelos de búsqueda y salvamento (SAR).
- Otros tránsitos en misiones cuya discreción, cuando así lo autorice la Autoridad Militar Aeronáutica Competente, deba prevalecer sobre otras consideraciones.

En los vuelos mixtos, es decir con:

- una parte civil, bajo la circulación aérea general (CAG) y
- una parte militar bajo la circulación aérea operativa (CAO).

no se aplicarán estas excepciones a la parte de circulación aérea general.

2.2.1. EXENCIONES PARA OPERACIONES ESPECIALES

EXENTOS	DETALLES DE LA EXENCIÓN
<p>A. Misiones de policía y aduana</p> <p>B. Misiones de vigilancia del tránsito y de persecución</p> <p>C. Misiones de control medioambiental realizadas por las autoridades públicas o en su nombre</p> <p>D. Búsqueda y salvamento</p> <p>E. Vuelos médicos</p> <p>F. Evacuaciones</p> <p>G. Extinción de incendios</p> <p>H. Para garantizar la seguridad de los vuelos con jefes de Estado, ministros y demás funcionarios comparables del Estado</p>	<p>Concesión de exención para que, en caso de situación de emergencia en espacio aéreo responsabilidad de España, no sea necesario presentar un plan de vuelo a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de iniciar la operación.</p> <p>No obstante, se tendrá que transmitir el plan de vuelo en el aire y en la primera comunicación con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o con la estación de radio de control aeroterrestre competente, en la medida en que sea posible con el ejercicio de la actividad.</p> <p>En todo caso, se deberá presentar un plan de vuelo cuando el vuelo transcurra a través de fronteras internacionales.</p>

2.3. PRESENTACIÓN DE UN PLAN DE VUELO

2.3.1. LUGAR Y MEDIOS DE PRESENTACIÓN

Un plan de vuelo se presentará en cualquiera de las siguientes opciones:



Una oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo antes de la salida (ARO):

- Presencialmente.
- Por teléfono.
- Vía SITA (Servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas).
- Vía AFTN (Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas).



Directamente al IFPS (Sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo de Eurocontrol), cuando se trate de:

- Vuelos instrumentales (IFR) (Instrumental Flight Rules).
- GAT (General Air Traffic).

El **IFPS** (Integrated Initial Flight Plan Processing System) es un servicio centralizado de del Centro de Operaciones NMOC (Network Manager Operations Centre), de Eurocontrol, diseñado para la validación, el procesamiento inicial y la distribución de los datos del plan de vuelo dentro de la región EUR.



Se transmitirá durante el vuelo un plan de vuelo AFIL, a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente.

El direccionamiento del plan de vuelo a todas las unidades del Servicio de Tránsito Aéreo afectadas recaerá exclusivamente en el IFPS.

2.3.2. HORA PREVISTA DE FUERA DE CALZOS

Conocida con las siglas en inglés EOBT (Estimated Off-Block Time).

Es la hora prevista en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Su nombre se deriva de los calzos que se ponen a las ruedas de la aeronave para inmovilizarla. Se retiran dichos calzos cuando la aeronave va a comenzar a moverse.



2.3.3. TIEMPO DE PRESENTACIÓN

Se presentará un plan de vuelo para cualquier vuelo que vaya a volar a través de fronteras internacionales, o al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo:



Por lo menos 60 minutos antes de la salida.



Si se presenta **durante el vuelo**, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo. **Por lo menos, 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará a uno de los siguientes puntos:**

- Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con Servicio de Asesoramiento.
- Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con Servicio de Asesoramiento.

Todo vuelo que se realice en su totalidad dentro de la **región EUR** (incluyendo Islas Canarias) podrá presentar el plan de vuelo con más de 24 horas de antelación a la hora prevista de fuera de calzos (EOBT) y en ningún caso, con una antelación superior a 120 horas respecto de la hora prevista de fuera de calzos.

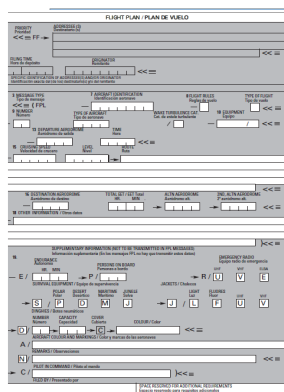
2.3.4. CUANDO HAY QUE PRESENTARLO

Hay que presentarlo para planes de vuelo (FPL):

De vuelos visuales (VFR) <u>NO</u> afectado por el IFPS	Desde aeródromo NO controlado	1. Si solo solicita Servicio de información y alerta	➡ antes de la salida
		2. Si solicita Servicio de control de tránsito aéreo	➡ al menos 60 min antes de la EOBT
	Desde aeródromo controlado	a) Si sale de aeródromo CON servicio H24	➡ al menos 60 min antes de la EOBT
		b) Si sale de aeródromo SIN servicio H24	➡ al menos 30 min antes de la EOBT
De vuelos instrumental (IFR) <u>SÍ</u> afectado por el IFPS	Desde aeródromo NO controlado	1. Si solo solicita Servicio de información y alerta	➡ antes de la salida
		2. Si solicita servicio de control de tránsito aéreo o asesoramiento	
		- SÍ está sujeto a gestión de afluencia	➡ al menos 3 horas antes de la EOBT
		- NO está sujeto a gestión de afluencia	➡ al menos 60 min antes de la EOBT
	Desde aeródromo controlado	a) SÍ está sujeto a gestión de afluencia	➡ al menos 3 horas antes de la EOBT
		b) NO está sujeto a gestión de afluencia	➡ al menos 60 min antes de la EOBT

2.3.5. CONTENIDO DEL PLAN DE VUELO

Un plan de vuelo comprenderá información sobre los siguientes elementos que la autoridad competente considere relevantes:



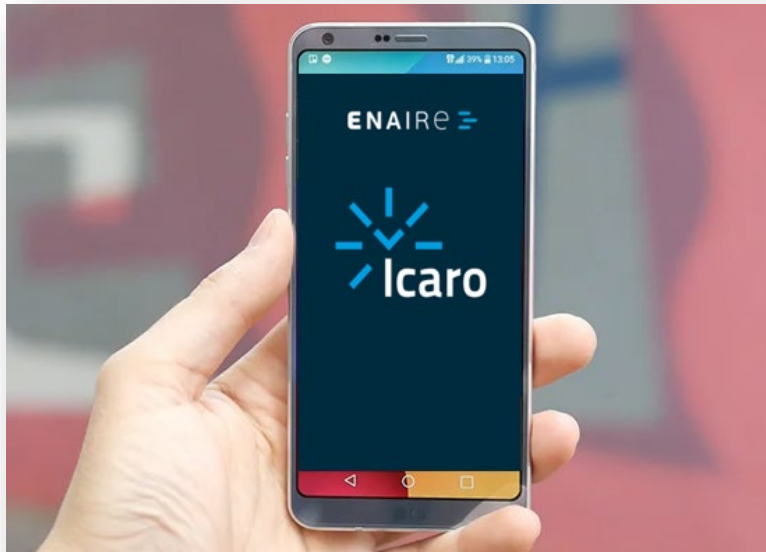
The image shows a screenshot of a flight plan form (FPL) with various fields for flight information. The form is divided into several sections, including flight details, aircraft information, and communication equipment. The fields are organized in a structured manner, with labels and input areas for different types of data.

- Identificación de la aeronave.
- Reglas de vuelo y tipo del mismo.
- Número, tipo (s) de aeronave y categoría de estela turbulenta.
- Equipo de radiocomunicaciones.
- Equipo de ayudas para la navegación y aproximación. Equipo SSR.
- Aeródromo de salida.
- Hora prevista fuera de calzos.
- Velocidad (s) de crucero.
- Nivel (es) de crucero.
- Ruta que ha de seguirse.
- Aeródromo de destino o duración total prevista de vuelo.
- Aeródromo (s) alternativo (s).
- Autonomía.
- Número total de personas a bordo.
- Equipo de emergencia y supervivencia.
- Otros datos.

Estos datos se introducen a través de los diversos medios informáticos, aunque se puede realizar también en soporte papel en las distintas Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), esta forma de presentación se usa cada vez menos.

ENAIRe ha desarrollado el sistema ICARO que facilita la presentación y posterior seguimiento del estado del plan de vuelo tanto en las terminales de los aeropuertos, como online y recientemente en la APP Icaro.

Con la APP Icaro se podrá planificar tu vuelo desde cualquier lugar. ICARO te permite realizar todos los trámites necesarios antes de iniciar tu vuelo y ahorrar en los desplazamientos al aeropuerto.



3. MENSAJES RELACIONADOS CON EL PLAN DE VUELO



3.1. NORMAS GENERALES

Los mensajes relativos a un plan de vuelo (FPL) son los utilizados para la actuación y notificación de cambios.



Mensajes de emergencia.



Mensajes de alerta.



Mensajes de movimiento y control.

3.2. MENSAJES DE EMERGENCIA

Esta categoría de mensajes comprende:

SOCORRO

- **Mensajes de socorro y tráfico de socorro**, incluyendo los mensajes de alerta relacionados con una fase de peligro (con prioridad SS).

URGENCIA

- **Mensajes de urgencia**, incluyendo los mensajes de INCERFA o con una fase de incertidumbre con prioridad DD).

OTROS

- **Otros mensajes relativos a situaciones de emergencia** conocidas o de cuya existencia se sospecha, no comprendidos en los dos casos anteriores, y los mensajes de fallo de comunicaciones de radio (con prioridad FF, o más alta, según corresponda).

3.3. MENSAJES DE ALERTA

Cuando una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo considere que una aeronave se halla en una de las situaciones de emergencia que se definen en el Reglamento de la Circulación Aérea (fase de incertidumbre, alerta o peligro), transmitirá un mensaje de alerta con la información de plan de vuelo de que dispongan a:

- Todas las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo relacionadas con el vuelo.
- Los Centros Coordinadores de Salvamento asociados.

3.4. MENSAJES DE MOVIMIENTO Y CONTROL

Los mensajes referentes al movimiento real o previsto de aeronaves se basarán en la información más reciente proporcionada a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo por el piloto, el explotador o su representante designado, u obtenida de un sistema de vigilancia ATS.

3.4.1. CLASIFICACIÓN

Estos mensajes se clasifican:

MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO

- Mensajes de plan de vuelo presentado
- Mensajes de demora
- Mensajes de modificación
- Mensajes de cancelación de plan de vuelo
- Mensajes de salida
- Mensajes de llegada

MENSAJES DE COORDINACIÓN

- Mensajes de plan de vuelo actualizado
- Mensajes de estimación
- Mensajes de coordinación
- Mensajes de aceptación
- Mensajes de acuse de recibo lógico

MENSAJES DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIOS

- Mensajes de solicitud de plan de vuelo
- Mensajes de solicitud de plan de vuelo suplementario
- Mensajes de plan de vuelo suplementario

MENSAJES DE CONTROL

- Mensajes de autorización
- Mensajes de transferencia de control
- Mensajes de control de afluencia
- Mensajes de informe de posición y aeronotificaciones

3.4.2. MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO Y MENSAJES DE ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE VUELO AFECTADO

MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)



Se transmitirán mensajes de plan de vuelo presentado (FPL) para todos aquellos vuelos con relación a los cuales se haya presentado un plan de vuelo con el fin de que, a lo largo de toda la ruta o de parte de ella, se les suministre uno de los siguientes servicios:

- Servicio de Control de Tránsito Aéreo
- Servicio de Información de Vuelo
- Servicio de Alerta



1. Los mensajes de plan de vuelo presentado (FPL) se transmitirán inmediatamente después de la presentación del plan de vuelo.
2. Si se presentara con anticipación un plan de vuelo y, la transmisión del mensaje de plan de vuelo presentado (FPL) podría aplazarse hasta una hora antes de la hora prevista de fuera calzos (EOBT), siempre que esto permita que cada dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo interesada reciba la información por lo menos 30 minutos antes de la hora en que se espera que la aeronave entre en su área de responsabilidad.
3. El plan para un vuelo que se realice totalmente en la Región EUR:
 - a) Si se presenta más de 24 horas antes de la hora prevista de fuera calzos, es obligatorio indicar la fecha del vuelo.
 - b) Si el plan de vuelo se presenta con menos de 24 horas de anticipación a la hora prevista de fuera calzos (EOBT), es optativo indicar la fecha del vuelo
4. Estos planes de vuelo se tramitarán y transmitirán sin mantenerlos en suspenso



- a) Se enviará un mensaje de plan de vuelo presentado (FPL) al:
 - Dentro del cual se encuentre el aeródromo de salida
 - o Centro de Control de Área o
 - o Centro de Información de Vuelo que sirve al Área de Control o
 - o Región de Información de vuelo (FIR) dentro del cual se encuentra el aeródromo de salida.
 - A lo largo de toda la ruta, a todos los centros a cargo de cada Región de Información de vuelo (FIR).
 - Del aeródromo de destino: a su Torre de Control del aeródromo.
- b) Si antes de la salida se prevé que, dependiendo de la autonomía de combustible, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, en el plan de vuelo se indicará una posible “solicitud de nueva autorización de vuelo (RIF)” incluyendo la información relativa a la ruta revisada (si se conoce) y el nuevo aeródromo de destino, notificándose a:
 - Los centros adicionales interesados .
 - La Torre de Control del nuevo aeródromo de destino.
- c) Cuando se haya acordado utilizar mensajes de plan de vuelo actualizado (CPL) y sea necesaria una planificación temprana de la afluencia de tráfico, se transmitirá un mensaje de plan de vuelo presentado (FPL) a los Centros de Control de área correspondientes.
- d) Para un vuelo a lo largo de rutas en las que solo se proporciona Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta, se enviará este mensaje a:
 - Los centros a cargo de cada Región de Información de vuelo (FIR) o Región de Información de vuelo superior (UIR) a lo largo de la ruta.
 - La Torre de Control del aeródromo de destino.

MENSAJES DE DEMORA (DLA, Delay Message)

TIPO	SITUACIÓN	SE PREVA UNA DEMORA	CONSECUENCIA
PLAN DE VUELO VISUAL	Controlados	De más de 30 min	Se enviará un mensaje de demora (DLA) con la nueva hora prevista de fuera de calzos (EOBT)
	NO controlado	De más de 60 min	
PLAN DE VUELO INSTRUMENTAL	NO regulado	Superior a 15 min	Se enviará un mensaje de demora (DLA) con la nueva hora prevista de fuera de calzos (EOBT)
	Regulado	Superior a 15 min e inferior a 30 min	Se enviará un mensaje de revisión de SLOT (SRR)
		Superior a 30 min	Se enviará un mensaje de demora (DLA) con la nueva hora prevista de fuera de calzos (EOBT)
		Si el originador del plan de vuelo no toma ninguna medida	El plan de vuelo se cancelará automáticamente.

MENSAJE DE MODIFICACIÓN (CHG, Change Message)

Cuando haya de efectuarse un cambio de los datos básicos de plan de vuelo de un transmitidos con anterioridad, se transmitirá un mensaje de modificación (CHG).

El mensaje de modificación (CHG) se enviará a todos los destinatarios de datos básicos de plan de vuelo que estén afectados por el cambio.

Hay ciertos campos del plan de vuelo que no pueden ser modificados por un mensaje CHG. Estos campos son los siguientes:

- Identificación de la aeronave.
- Aeródromo de salida y de destino.
- Fecha y Hora estimada de fuera calzos.

La modificación de cualquiera de estos campos implicará una cancelación del FPL original y la presentación de un nuevo FPL.

MENSAJE DE CANCELACIÓN DE PLAN DE VUELO (CNL, Cancellation Message)



La dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que sirve al aeródromo de salida enviará un mensaje de cancelación de plan de vuelo (CNL) a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo afectadas por dicho plan de vuelo y a las que ya se les haya enviado anteriormente.

Tras la presentación y transmisión de un FPL, cualquier modificación en los campos siguientes generará un mensaje de cancelación (CNL) del FPL original y la presentación de uno nuevo:

- Identificación de la aeronave.
- Aeródromo de salida.
- Aeródromo de destino.
- Fecha de vuelo.
- EOBT (sólo en caso de adelanto).

Es muy importante que el originador de un FPL cancele éste:

- Tan pronto como sepa que el vuelo no va a operar, o
- Antes de presentar un plan de vuelo que reemplaza al mismo.

Cuando se determine que para modificar ciertos datos básicos de plan de vuelo es necesario cancelar el plan de vuelo y presentar un nuevo plan de vuelo, la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que sirve al aeródromo de salida transmitirá un mensaje de cancelación, con el indicador de prioridad “DD”, a todas las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) interesadas, seguido de la transmisión del correspondiente mensaje de plan de vuelo presentado (FPL).

MENSAJE DE SALIDA (DEP, Departure Message)



Los mensajes de salida (DEP) se transmitirán inmediatamente después de la salida de una aeronave con respecto a la cual se hayan distribuido anteriormente datos básicos de plan de vuelo.

La dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo del aeródromo de salida transmitirá este mensaje a todos los destinatarios de los datos básicos de plan de vuelo con la excepción:

- No se enviarán mensajes de salida para vuelos instrumentales (IFR) que despeguen de aeródromos españoles con destino a aeródromos ubicados en la región EUR o viceversa.

Se transmitirán mensajes de salida para todos los vuelos visuales (VFR) (reglas de vuelo visual) y a requerimiento para vuelos instrumentales (IFR) (reglas de vuelo instrumental).

MENSAJE DE LLEGADA (ARR, Arrival Message)

Este mensaje se transmitirá siempre para vuelos visuales (VFR).

Para vuelos instrumentales (IFR), se transmitirá un mensaje ARR:

- Cuando lo solicite el operador de compañía, o una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS),
- Cuando se aterrice en el aeródromo de alternativa o en otro distinto al de destino.

El IFPS transmitirá un mensaje ARR, para aquellos vuelos que aterricen en un aeródromo distinto al que figuraba como aeródromo de destino, a todas las unidades del Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC) que recibieron el FPL.

Si un vuelo se desvía a su aeródromo de origen por cualquier razón, deberá enviarse un mensaje ARR "Diversión".



3.4.3. MENSAJES DE COORDINACIÓN

MENSAJES DE PLAN DE VUELO ACTUALIZADO (CPL)

Cuando se habla de plan de vuelo actualizado, hacemos referencia al plan de vuelo que, una vez se está realizando el propio vuelo, lo actualiza durante la evolución del vuelo e incluye cambios derivados de autorizaciones posteriores.

Cada Centro de Control de Área transmitirá un mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL) al próximo Centro de Control de Área, y desde el último Centro de Control de Área a la Torre de Control del aeródromo de destino:

- Para cada vuelo controlado.
- Para cada vuelo al que se proporcione Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo.

Se transmitirán a lo largo de las rutas o partes de rutas en las que el proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo haya establecido comunicaciones adecuadas entre puntos fijos y que estas condiciones son apropiadas para enviar información de plan de vuelo actualizado.



Estos mensajes incluirán solamente información relativa al vuelo desde el punto de entrada en el Área de Control o espacio aéreo con Servicio de Asesoramiento siguientes hasta el aeródromo de destino.

MENSAJES DE ESTIMACIÓN (EST)

Son mensajes en los que se proporciona la hora estimada para alcanzar o cruzar un determinado punto.



Cuando se hayan proporcionado datos básicos relativos a un vuelo, cada Centro de Control de Área o Centro de Información de Vuelo transmitirá un mensaje de estimación (EST) al Centro de Control de Área o Centro de Información de Vuelo siguiente a lo largo de la ruta.

MENSAJES DE COORDINACIÓN (CDN)

La dependencia aceptante transmitirá un mensaje de coordinación (CDN) a la dependencia transferidora cuando la primera desee proponer un cambio de los datos de coordinación de:

- Un mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL) o
- Un mensaje de estimación (EST) recibido anteriormente.

Normalmente, cuando se propongan cambios en estos mensajes, se utilizarán circuitos orales directos para resolver la cuestión.

Después de haberse completado el proceso de coordinación, si una de las dos dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) interesadas desea proponer o notificar algún cambio de los datos básicos de plan de vuelo o de las condiciones de transferencia, se transmitirá un mensaje de coordinación (CDN) a la otra dependencia. Esto exige que se repita el proceso de coordinación.



El procedimiento descrito anteriormente se repetirá hasta haber completado el proceso de coordinación mediante la transmisión de un mensaje de aceptación (ACP) por parte de una de las dos dependencias interesadas.

Normalmente, en un proceso de coordinación repetido se utilizarán circuitos orales directos.

MENSAJES DE ACEPTACIÓN (ACP)

Se transmitirá un mensaje de aceptación a la dependencia originadora, para indicar que se aceptan:

- Los datos de un mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL) o un mensaje de estimación (EST).
- Los datos recibidos en un mensaje de coordinación (CDN) y la terminación del proceso de coordinación.



MENSAJE DE ACUSE DE RECIBO (LAM)



Los mensajes LAM (Logical Acknowledge message) se utilizarán solamente entre ordenadores del Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC), para acusar que el mensaje ha sido recibido.

El centro transferidor establecerá un parámetro de tiempo de reacción adecuado cuando se transmita el mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL) o un mensaje de estimación (EST).

Si no se recibe el mensaje LAM dentro del tiempo especificado, se iniciará una advertencia operacional y se deberá recurrir al teléfono y al modo manual.

3.4.4. MENSAJES DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIOS

Los mensajes suplementarios incluyen:

MENSAJES DE SOLICITUD DE PLAN DE VUELO, RQP (REQUEST FILED FLIGHT PLAN MESSAGE)

Se transmitirá un mensaje de solicitud de plan de vuelo (RQP) cuando una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) desee obtener datos de plan de vuelo.

Esto puede ocurrir al recibirse un mensaje relativo a una aeronave para la cual no se hayan recibido los datos básicos de plan de vuelo correspondientes:

- Se transmitirá un mensaje RQP a:
 - ▶ La dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) que originó un mensaje de estimación (EST), o
 - ▶ El centro que originó un mensaje de actualización de plan de vuelo (CPL) para el cual no se dispone de datos básicos de vuelo correspondientes.
- Si no se ha recibido mensaje alguno, pero una aeronave establece comunicaciones radiotelefónicas y requiere los Servicios de Tránsito Aéreo, se transmitirá este mensaje a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) anterior a lo largo de la ruta.

MENSAJES DE SOLICITUD DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO, RQS (REQUEST SUPPLEMENTARY INFORMATION)

Se transmitirá un mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS) cuando una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo desee obtener datos de plan de vuelo suplementario.

Se transmitirá este mensaje a:

- La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) del aeródromo de salida.
- O, en el caso de un plan de vuelo presentado durante el vuelo, a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo especificada en dicho mensaje de plan de vuelo.

MENSAJES DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO, SPL (SUPPLEMENTARY FLIGHT PLAN MESSAGE)

La oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo del aeródromo de salida transmitirá un mensaje de plan de vuelo suplementario (SPL) a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo que hayan solicitado información adicional a la ya transmitida en:

- un mensaje de plan de vuelo presentado (FPL) o
- un mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL).

3.4.5. MENSAJES DE CONTROL

MENSAJES DE AUTORIZACIÓN:

Son mensajes originados por parte del Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC), por ejemplo, autorizaciones límites, cambio de niveles de vuelo.

El contenido de un mensaje de autorización será el establecido para las autorizaciones del control de tránsito aéreo, es decir, indicará:

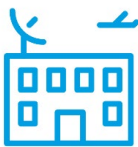
1. La identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo.
2. El límite de la autorización.
3. La ruta del vuelo.
4. El nivel o los niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y los cambios de nivel si fueran necesarios.
5. Cualquier instrucción o información necesaria sobre otras cuestiones tales como maniobras de aproximación o salida, comunicaciones y la hora en la que vence la autorización.

Incumbe a la estación aeronáutica o al explotador de la aeronave que haya recibido la autorización, transmitirla a la aeronave a la hora especificada o prevista de entrega, y notificar a la dependencia del Servicio de Control de Tránsito Aéreo prontamente si no se entrega dentro en un plazo de tiempo especificado.

El personal que recibe autorizaciones para transmitirlas a las aeronaves lo hará con la fraseología exacta en que han sido recibidas.

MENSAJES DE TRANSFERENCIA DE CONTROL

El mensaje de transferencia del control es una propuesta para la transferencia del control de un vuelo a la dependencia que lo acepta.



La dependencia que transfiere el control transmitirá este mensaje automáticamente a la hora o distancia acordadas antes de que se alcance el límite común, o antes de la hora o distancia acordadas, o lo transmitirá manualmente el controlador de la dependencia de transferencia.

Este mensaje, que inicia la fase de transferencia, sólo se transmitirá luego de que la coordinación con la dependencia receptora se haya completado con éxito.

MENSAJES DE CONTROL DE AFLUENCIA



Son mensajes asociados a la Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), a través de los cuales se transmiten las medidas ATFM, con el fin de poder gestionar la demanda del tránsito aéreo según la capacidad del sistema.

MENSAJES DE INFORME DE POSICIÓN Y AERONOTIFICACIONES

Ambos mensajes están asociados a los informes de posición y a las aeronotificaciones y llevan su estructura:

INFORME DE POSICIÓN

QUIENES NOTIFICARÁN

- Un vuelo controlado.
- Un vuelo IFR que:
 - Opere fuera del espacio aéreo controlado.
 - Al que la autoridad competente exija que se mantenga a la escucha de la comunicación aeroterrestre por voz por el canal apropiado y que establezca comunicación en ambos sentidos con la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que suministra el Servicio de Información de Vuelo.

A QUIEN NOTIFICARÁN

A la autoridad competente o a las dependencias correspondientes de Servicios de Tránsito Aéreo.

QUE NOTIFICARÁN

1. La hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario y tan pronto como sea posible.
2. Los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias correspondientes de los Servicios de Tránsito Aéreo.
3. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad competente, o especificados por la dependencia correspondiente de los Servicios de Tránsito Aéreo.

AERONOTIFICACIÓN

QUÉ ES

Una aeronotificación es un informe procedente de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de notificaciones de posición, operativas y/o meteorológicas

A QUIEN SE TRANSMITE

Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) transmitirán a:

- 1) otras aeronaves afectadas;
- 2) la oficina de vigilancia meteorológica (MWO) asociada, y
- 3) otras dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) afectadas

QUE SE TRANSMITIRÁ

Todas las aeronaves deberán realizar observaciones especiales y notificarlas siempre que se encuentren u observen las siguientes condiciones:

- a) turbulencia moderada o grave, o
- b) formación de hielo moderada o grave, u
- c) onda de orográficas fuertes, o
- d) tormentas eléctricas, con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonadas, o
- e) fuertes tormentas de polvo o arena, o
- f) nube de cenizas volcánicas, o
- g) actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.

4. PLAN DE VUELO AFIL Y PROCEDIMIENTO PARA PLANES DE VUELO QUE REEMPLAZAN (RFP)



4.1. PLAN DE VUELO AFIL

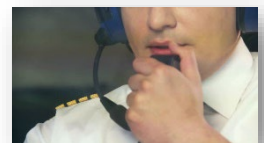
Un plan de vuelo AFIL es aquel que excepcionalmente, se presenta por una aeronave en vuelo.

a) Se transmitirá:

- A la estación de telecomunicaciones aeronáuticas que sirve a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) a cargo de:
 - La Región de Información de vuelo (FIR).
 - Área de Control.
 - Área o ruta con Servicio de Asesoramiento (ADR)

en la que la aeronave está volando o a la que se dirige o desea volar.

- A otra estación de telecomunicaciones aeronáuticas, cuando no sea posible realizar la transmisión a la dependencia a la que se refiere el apartado anterior para que haga la retransmisión al resto de dependencias apropiadas.



- b) Se identificará como AFIL, y en la casilla 18 (Otra información), se insertará el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia de tránsito aéreo de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/.

c) Si se inserta AFIL en la casilla 13 (Aeródromo de salida):

- El aeródromo de salida o el lugar de operación previsto, será la ubicación desde la cual se puede obtener información adicional sobre el vuelo, si es necesario. Además, la información que se proporcionará en lugar del tiempo de salida estimado será el tiempo sobre el primer punto de la ruta a la que se refiere el plan de vuelo.
- Para aeródromos que no aparecen en la Publicación Información Aeronáutica relevante, se indicará la ubicación de la siguiente manera:

Con 4 cifras que describen la latitud en grados y decenas y unidades de minutos seguidas de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguidas de 5 cifras que describen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguido de "E" (Este) o "W" (Oeste).



4.2. PROCEDIMIENTO PARA PLANES DE VUELO QUE REEMPLAZAN (RFP)

4.2.1. APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

El procedimiento para el plan de vuelo que reemplaza (RFP) afecta a todos aquellos vuelos sujetos a Gestión de Afluencia, es decir, con aplicación de medidas ATFCM (Gestión de capacidad y afluencia de tráfico aéreo), siempre que, en la etapa previa al vuelo, decidan tomar una ruta alternativa distinta a la original, entre los mismos aeródromos de salida y destino para evitar demoras.

Para evitar un uso excesivo de este procedimiento, la etapa previa al vuelo se define como el tiempo estimado de fuera calzos (EOBT) menos 4 horas. El último RFP se presentará por lo menos 30 minutos antes de la EOBT.

4.2.2. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

El plan de vuelo que reemplaza deberá contener entre otros:

- El indicativo de vuelo original.
- la nueva ruta completa en la casilla 15.
- En la casilla 18, la indicación “RFP/Qn”, donde “n” corresponde al número de RFP que se presenta.

Cuando un plan de vuelo individual (FPL) se hayan presentado y, en la etapa previa al vuelo, se elija una ruta alternativa entre los mismos aeródromos de despegue y destino, se deberá:

- Originar un mensaje de cancelación (CNL) que se transmitirá inmediatamente y de manera excepcional con prioridad “DD” a todas las direcciones afectadas según el plan de vuelo original.
- Rellenar un plan de vuelo que reemplace en formato de FPL, que se transmitirá después de la cancelación (CNL) con un breve intervalo de no menos de 5 minutos.

5. ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IFPS



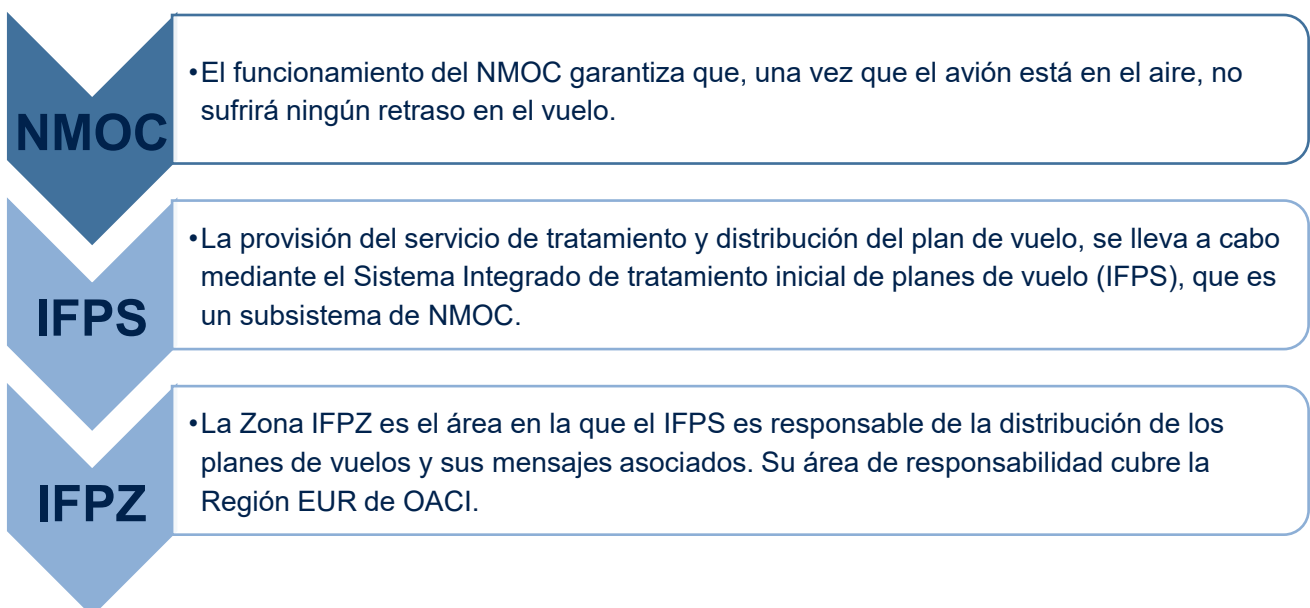
5.1. ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL IFPS

El **IFPS (Integrated initial flight plan processing system)** es el sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo. Su misión es racionalizar la recepción, el procesamiento inicial y la distribución de los datos del plan de vuelo dentro de la Región EUR de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



Los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC / ECAC European Civil Aviation Conference) debido al incremento del tránsito aéreo, solicitaron a EUROCONTROL la creación y operación, en su nombre, de una unidad que debería encargarse de facilitar el Servicio de Gestión de Afluencia y de Capacidad (ATFCM) en todo su espacio aéreo.

Esta Unidad fue la Unidad Central de Gestión de Afluencia (CFMU Central Flow Management Unit), creada en octubre de 1988 y sita en Bruselas. Posteriormente fue sustituida por el Centro de Operaciones del Gestor de Red (NMOC Network Manager Operations Centre).



5.2. TRÁFICO ACEPTADO POR EL IFPS



IFR: Vuelos que se realizan de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos

GAT: Tránsito Aéreo General incluye a los vuelos realizados según las normas y procedimientos establecidos por la autoridad de Aviación Civil del Estado, que operan de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea y SERA



VFR: Vuelos que se realizan de acuerdo con las reglas de vuelo visual

OAT: Tránsito Aéreo Operacional incluye al tránsito aéreo militar que opera de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea Operativa y SERA

5.2.1. OTRAS SITUACIONES QUE EL IFPS PROCESA

El IFPS procesará completamente solo:

1. Las partes del plan de vuelo que corresponde a operaciones instrumentales y de tránsito aéreo general (IFR / GAT) del vuelo y distribuirá el mensaje a las unidades del Servicio de Control de Tránsito Aéreo que manejan dicha parte del vuelo
2. La parte de tránsito aéreo general de planes de vuelo mixtos GAT/OAT (Tránsito Aéreo General/Operativo) cuando éstos afecten al área de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC / ECAC).
3. Aquellos vuelos militares o partes de los mismos que operen dentro del zona IFPS como operaciones instrumentales y de tránsito aéreo general (IFR / GAT); IFPS no procesará aquellos que operen bajo condiciones tránsito aéreo operativo (OAT).

5.3. MENSAJES RELACIONADOS CON EL IFPS

5.3.1. FORMATO ADEXP (ATS DATA EXCHANGE PRESENTATION)

ADEXP es:

- Un formato de texto estándar acordado para la transmisión de datos de mensajes del Servicio de Tránsito Aéreo.
- Diseñado por Eurocontrol.
- Para el intercambio de mensajes automatizados, o por medio de una red entre IFPS, Servicios de Tránsito Aéreo y Operadores aéreos.

Se utiliza para el intercambio de mensajes principalmente en estas áreas:

- En la planificación de vuelo: intercambio de datos del plan de vuelo y mensajes asociados entre IFPS, Servicio de Tránsito Aéreo y operadores aéreos.
- Coordinación civil / militar: mensajes relativos a datos de vuelo civil / militar y mensajes de cruce del espacio aéreo.

Ejemplo de cancelación de plan de vuelo en formato ADEXP:

```
-TITLE ICNL
-BEGIN ADDR
-FAC CFMUTACT
-FAC EGTZGZP
-FAC EHAAZQZX
-FAC EHAAZRAA
-FAC EGLLZEZX
-FAC EGZYTTE
-FAC EGZYTTF
-FAC EGLLZTZP
-FAC EGLLZPZI
-FAC EGLLZTZR
-FAC EGZYTAD
-FAC EGZYADEX
-END ADDR
-ADEP EGLL
-ADES EHAM
-ARCID ABC434
-EOBD 050106
-EOBT 1135
-FILTIM 061014
-IFPLID AA47868964
-ORGNID EGLLABCX
-SRC FPL
```

5.3.2. CLASIFICACIÓN DE LOS MENSAJES

MENSAJE ORM (Mensaje de Respuesta Operacional / Operational Reply Message).

El IFPS antes de proceder a la distribución de los planes de vuelo y mensajes asociados, los tratará para su aceptación o rechazo y enviará al originador un mensaje de respuesta operativa:

- De aceptación (ACK).
- De indicación de tratamiento manual (MAN).
- De rechazo (REJ).

MENSAJE ACK (Mensaje de Confirmación / Acknowledgement Message)

Si un plan de vuelo o mensaje asociado ha sido procesado satisfactoriamente por el IFPS, el originador recibirá un mensaje de aceptación (ACK) en uno de los siguientes formatos:

ACK LARGO

- Cuando se reciba del IFPS un mensaje ACK tipo largo significará que el IFPS lo ha aceptado, pero ha realizado alguna modificación al mismo.
- En este caso el mensaje ACK incluye el plan de vuelo íntegro, por lo que se tendrá que contrastar con el mensaje original para comprobar las modificaciones efectuadas

ACK CORTO

- Cuando se reciba del IFPS un mensaje ACK tipo corto significará que el IFPS ha aceptado el mensaje original sin haber realizado ninguna modificación al mismo.
- En este caso el mensaje ACK incluye un resumen del plan de vuelo o mensaje asociado

Ejemplo:

```
-TITLE ACK:
-MSGTYP FPL
-FILTIM 03083
-ORIGINDT 0405031100
-BEGIN ADDR
-FAC LHRWUAB
-FAC EDDFZPZX
-END ADDR -EXTADDR
-NUM 009
-IFPLID AA00000102
-BEGIN MSGSUM
-ARCID ABC567
-ADEP EGLL
-ADES KJFK
-EOBT 1500
-EOBD 040503
-ORGN LHRWUAB
-END MSGSUM
```

MENSAJE MAN - MENSAJE MANUAL

Si un plan de vuelo o mensaje asociado no ha sido validado por el IFPS, el originador recibirá un mensaje MAN en espera de ser corregido el mensaje original por el operador del IFPS.

Tras el mensaje MAN, el IFPS enviará:

- a) un mensaje ACK largo si ha podido subsanar el error, o
- b) un mensaje de rechazo (REJ) en caso contrario.

Ejemplo:

```
-TITLE MAN
-MSGTYP IFPL
-FILTIM 030830
-ORIGINDT 0405031100
-BEGIN ADDR
-FAC LHRWUAB
-FAC EGLLBCX
-END ADDR
-BEGIN MSGSUM
-ARCID ABC567
-ADEP EGLL
-ADES KJFK
-EOBT 1500
-EOBD 040503
-ORGN LHRWUAB
-END MSGSUM
```

MENSAJE REJ (MENSAJE DE RECHAZO / REJECTED MESSAGE)

Se enviará un mensaje de rechazo (REJ) al originador del mensaje para indicar que el mensaje enviado no se pudo procesar con éxito, ya sea automática o manualmente, y que, por lo tanto, no ha sido aceptado ni procesado por el IFPS.

El mensaje REJ implica que el plan de vuelo o mensaje asociado no existe en la base de datos del IFPS, siendo imprescindible enviar un nuevo mensaje corregido según lo indicado en el mensaje REJ.

Ejemplo:

```
-TITLE REJ
-MSGTYP IFPL
-FILTIM 060830
-ORIGINDT 1105061100
-BEGIN ADDR
-FAC LHRWUAB
-FAC EGLLBCX
-END ADDR
-COMMENT THIS MESSAGE HAS BEEN REJECTED AUTOMATICALLY (*)
-POSRTN N0120F060 GOLVA GOLVA3C: DIFF LENGTH PLUS (or MINUS) xxNM xxPC (**)
-ERROR PROF195: GRZ L604 GOLVA DOES NOT EXIST IN FL RANGE F000..F100
-MSGTXT (FPL-ABC567-IS
-PA34/1-S/C
-LOWG1500
-N0120F060 GRZ L604 GOLVA
-LJMB0020
-EET/GOLVA0010 DOF/110506)
```

6. INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL PLAN DE VUELO COMO CONSULTA



6.1. GENERALIDADES

- El contenido del plan de vuelo debe completarse siguiendo con exactitud los formatos y la forma de indicar los datos establecidos, teniendo en cuenta toda restricción que se determine en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).
- El término «aeródromo» en los planes de vuelo incluye también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.
- Los explotadores de aeronaves aprobadas para operaciones:
 - a) B-RNAV1, incluirán en el plan de vuelo la disponibilidad del equipo y capacidades pertinentes para RNAV 5.
 - b) P-RNAV2 que no utilicen únicamente el VOR/DME para determinar la posición deberán indicar en el plan de vuelo la disponibilidad del equipo y las capacidades pertinentes para RNAV 1.
- Debe comenzarse insertando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, se dejará éste en blanco.

¹ **B-RNAV** Navegación básica de área / Basic area navigation

² **P-RNAV** Navegación de área de precisión / Precision area navigation

- Las horas se insertarán siempre con 4 cifras, UTC. Las duraciones previstas se insertarán, asimismo, con 4 cifras (horas y minutos).
- El plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre:
 - ▶ Los conceptos pertinentes hasta «aeródromos de alternativa o lugar de operaciones de alternativa» inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.
 - ▶ Todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

La información del plan de vuelo se divide en tres importantes bloques o secciones a la hora de clasificar la información:

- COM.
- ATS.
- Información suplementaria.

6.2. INFORMACIÓN COM

FLIGHT PLAN / PLAN DE VUELO			
PRIORITY Prioridad << ≡ FF >>	ADDRESSEE (S) Destinatario (s)		
FILING TIME Hora de depósito	ORIGINATOR Remitente		<< ≡
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identificación exacta del (de los) destinatario(s) y/o del remitente			

Este apartado, o espacio sombreado que precede a la Casilla 3 es para uso exclusivo de los Servicios de Tránsito Aéreo y comunicaciones, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.



Consiste en una serie de indicadores de destinatario, uno para cada uno de los destinatarios a los que va dirigido el plan de vuelo.

Cada indicador se compone de 8 caracteres:

- Los 4 primeros corresponden al indicador OACI de lugar.
- Los 3 siguientes son el designador OACI que identifica la autoridad aeronáutica, servicio o empresa explotadora de aeronaves a la que va dirigido el plan de vuelo.
- El último carácter es una "X", o una letra que identifique el departamento o división del organismo al que va dirigido el plan de vuelo



Consiste en un grupo fecha-hora de seis cifras que indica la fecha y la hora de depósito del plan de vuelo en la estación fija aeronáutica para su transmisión.



Consiste en una secuencia de ocho letras y se compone de la misma forma que el indicador de destinatario, primero se indica el lugar de procedencia y luego el organismo remitente del mensaje.

6.3. INFORMACIÓN ATS

3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje << ≡ (FPL		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identificación aeronave <input type="text"/>		8 FLIGHT RULES Reglas de vuelo <input type="text"/>		TYPE OF FLIGHT Tipo de vuelo <input type="text"/> << ≡	
9 NUMBER Número <input type="text"/>		TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave <input type="text"/>		WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de estela turbulenta <input type="text"/> / <input type="text"/>		10 EQUIPMENT Equipo <input type="text"/> / <input type="text"/> << ≡	
13 DEPARTURE AERODROME Aeródromo de salida <input type="text"/>		TIME Hora <input type="text"/> << ≡					
15 CRUISING SPEED Velocidad de crucero <input type="text"/>		LEVEL Nivel <input type="text"/>		ROUTE Ruta <input type="text"/>			
16 DESTINATION AERODROME Aeródromo de destino <input type="text"/>		TOTAL EET / EET Total HR. MIN. <input type="text"/> : <input type="text"/>		ALTN AERODROME Aeródromo alt. <input type="text"/>		2ND, ALTN AERODROME 2º aeródromo alt. <input type="text"/> << ≡	
18 OTHER INFORMATION / Otros datos <input type="text"/>							

Las casillas 7 a 18 se completarán conforme se indica a continuación. La casilla 19 también se completará como se indica en el apartado correspondiente, cuando así esté previsto en la normativa de aplicación, lo requiera el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo o cuando se considere necesario.

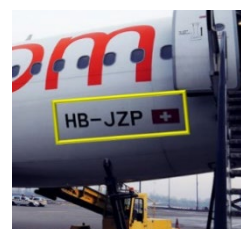
Los números de las casillas del formulario no son consecutivos, ya que corresponden a los números de los tipos de campo de los mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Nota: Los sistemas de datos de los Servicios de Tránsito Aéreo pueden imponer restricciones de comunicación o procesamiento en cuanto a la información de los planes de vuelo presentados. Las posibles restricciones pueden ser, por ejemplo, las limitaciones respecto al espacio de las casillas, el número de elementos de la casilla de ruta o el espacio total de las casillas del plan de vuelo. Las restricciones importantes deberán estar publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

Casilla 7. Identificación de la aeronave (máximo siete caracteres)

Debe insertarse una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres alfanuméricos y sin guiones o símbolos:

- a) El designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NGA213, JTR25).
- b) Cuando el **distintivo de llamada radiotelefónico** que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NIGERIA 213); o
- c) La **marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave** (por ejemplo, EIKAO, 4XBCD, N2567GA) cuando:
 1. El distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (por ejemplo, CGAJS), o
 2. La aeronave no esté equipada con radio.
- d) Las marcas de matrícula o distintivo de llamada radiotelefónico táctico cuando se trate de aeronaves militares en vuelos nacionales.



DATOS	DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA
Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos	Libro cuarto del Reglamento de Circulación Aérea y en SERA.14055.
Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves	Doc. 8585 de OACI, "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos".
Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Figuran en la normativa nacional de aplicación. ▪ Anexo 7 de OACI, "Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves", capítulo 2.

Casilla 8. Reglas de vuelo y tipo de vuelo (uno o dos caracteres)

Reglas de vuelo: Deberá insertarse una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar:

LETRA	REGLA DE VUELO
I	Si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará en IFR
V	Si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará en VFR
Y	Si el vuelo se realizará inicialmente con IFR seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo
Z	Si el vuelo se realizará inicialmente con VFR seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Se deberá indicar en la casilla 15 el punto o puntos en los cuales se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

Tipo de vuelo: Se insertará una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo cuando lo requiera el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo:

LETRA	TIPO DE VUELO
S	Si es de servicio aéreo regular
N	Si es de transporte aéreo no regular
G	Si es de aviación general
M	Si es militar
X	Si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas

Cuando se indique X, en la casilla 18 se informará de la razón del tratamiento especial por parte del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), por ejemplo, misión de búsqueda y salvamento, vuelos humanitarios, etc.

Casilla 9. Número y tipo de aeronaves y categoría de estela turbulenta

- ▶ **Número de aeronaves:** uno o dos caracteres. Se deberá insertar el número de aeronaves, si se trata de más de una.
- ▶ **Tipo de aeronave:** dos a cuatro caracteres. Se deberá insertar:
 - a) el designador apropiado, según se especifica en el **Doc. 8643 de OACI** «Designadores de tipos de aeronave», o
 - b) el designador militar español en vigor, si se trata de aeronave militar española en vuelo nacional.

Se insertará ZZZZ, y se deberá indicar en la casilla 18 el número(s) y tipo(s) de aeronaves, precedidos de TYP/, si el designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo.

- ▶ **Categoría de estela turbulenta:** un carácter. Se deberá insertar una barra oblicua, seguida de una letra que indique la categoría de estela turbulenta de la aeronave, según la categorización establecida y cuyas letras indicativas de la categoría serán:

LETRA	CATEGORÍA
J	Categoría súper (Airbus A380 y Antonov AN225)
H	Categoría pesada
M	Categoría media
L	Categoría ligera

Casilla 10. Equipo y capacidades

Se entiende por capacidades los siguientes elementos:

- Presencia a bordo de la aeronave del equipo adecuado y que funciona.
- El equipo y capacidades se correspondan con las cualificaciones de la tripulación de vuelo.
- Si tiene o no la autorización de la autoridad competente, en los casos en que fuera necesaria.

Equipo y capacidades de radiocomunicaciones, y de ayudas para la navegación y la aproximación.

Se deberá insertar una letra, como sigue:

LETRA	EXPLICACIÓN PARA EQUIPOS Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES					
N	Si no se lleva equipo COM/NAV/ de ayudas para la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona					
S	Si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y si este equipo funciona.					
	Se insertará una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponibles y que funcionan:					
	A	Sistema de aterrizaje GBAS	J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	P1	CPDLC RCP 400
	B	LPV (APV con SBAS)	J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	P2	CPDLC RCP 240
	C	LORAN C	J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	P3	SATVOICE RCP 400
	D	DME	J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Inmarsat)	P4-P9	Reservado para RCP
	E1	FMC WPR ACARS	J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MSAT)	R	Aprobación PBN
	E2	D-FIS ACARS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)	T	TACAN
	E3	PDC ACARS	K	MLS	U	UHF RTF
	F	ADF	L	ILS	V	VHF RTF
	G	GNSS.	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)	W	Aprobación RVSM
	H	HF RTF	M2	ATC RTF (MTSAT)	X	Aprobación MNPS
	I	Navegación inercial	M3	ATC RTF (Iridium)	Y	VHF con capacidad de espaciado 8,33 kHz.
	J1	CPDLC ATN VDL Modo 2	O	VOR	Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades

Equipo y capacidades de vigilancia

Cuando no se lleve a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona, se deberá insertar la letra «N».

El equipo o la capacidad de vigilancia adicional, como lo requiera el proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deberá indicarse en la casilla 18 a continuación del indicador SUR/.

En otro caso, para indicar el tipo de equipo o capacidades de vigilancia, en funcionamiento, que se lleva a bordo, se deberá insertar una o más de las siguientes letras, hasta un máximo de 20 caracteres, para:

EQUIPO	LETRA	CAPACIDAD
SSR en Modos A y C	A	El Transpondedor - Modo A (4 dígitos-4.096 códigos)
	C	El Transpondedor - Modo A (4 dígitos-4.096 códigos) y Modo C
SSR en Modo S	E	El Transpondedor – Modo S, incluye identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B)
	H	El Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de vigilancia mejorada
	I	El Transpondedor – Modo S, incluye identificación de aeronave, pero no capacidad de altitud de presión
	L	El Transpondedor – Modo S, incluye identificación de aeronave, altitud de presión, capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada
	P	El Transpondedor – Modo S, incluye altitud de presión, pero no capacidad de identificación de aeronave
	S	El Transpondedor – Modo S, incluye la capacidad de identificación de aeronave como altitud de presión
	X	El Transpondedor – Modo S sin transmisión de capacidad de identificación de aeronave ni de altitud de presión

EQUIPO	COMBINACIÓN ALFANUMÉRICA	CAPACIDAD
ADS-B	B1	ADS-B con capacidad de transmisión 1.090 MHz ADS-B dedicada
	B2	ADS-B con capacidad de transmisión y recepción 1.090 MHz ADS-B dedicada
	U1	ADS-B con capacidad de transmisión usando UAT
	U2	ADS-B con capacidad de transmisión y recepción usando UAT
	V1	ADS-B con capacidad de transmisión usando VDL Modo 4
	V2	ADS-B con capacidad de transmisión y recepción VDL Modo 4
ADS-C	D1	ADS-C con capacidades FANS 1/A
	G1	ADS-C con capacidades ATN

Casilla 13. Aeródromo de salida y hora (ocho caracteres)

En la casilla 13 deberá insertarse, según proceda:

- a) El indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en el Doc. 7910 de la OACI “Indicadores de lugar”.
- b) Si no se ha asignado indicador de lugar, se debe insertar ZZZZ, y se indicará en la Casilla 18:
 1. El nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEP/, o
 2. El primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/
- c) Si la aeronave no ha despegado del aeródromo o el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, se insertará AFIL, y en la casilla 18, se insertará el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia del Servicio de Tránsito Aéreo de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/.

Tras el indicador anterior, se insertará, sin ningún espacio:

- a) Para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT; 2 caracteres para las horas y 2 para los minutos), o
- b) Para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo.

Casilla 15. Ruta

Deberá insertarse la primera velocidad de crucero, y el primer nivel de crucero sin espacio alguno entre ellos. A continuación, siguiendo la flecha, deberá insertarse la descripción de la ruta.

Velocidad de crucero (máximo cinco caracteres). Se debe insertar la velocidad verdadera, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero:

VELOCIDAD EXPRESADA EN	CODIFICACIÓN
Kilómetros por hora	Mediante la letra K seguida de 4 cifras (ejemplo: K0830)
Nudos	Mediante la letra N seguida de 4 cifras (ejemplo: N0485)
Número de Mach verdadero	Cuando el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (ejemplo: M082)

Nivel de crucero (máximo cinco caracteres). Se deberá insertar el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de:

NIVEL DE CRUCERO	EXPRESADO MEDIANTE
Nivel de vuelo	Una F seguida de 3 cifras (ejemplos: F085; F330)
Nivel métrico normalizado en decenas de metros	Una S seguida de 4 cifras, cuando lo indique el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo (ejemplo: S1130)
Altitud en centenares de pies	Una A seguida de 3 cifras (ejemplos: A045; A100)
Altitud en decenas de metros	Una M seguida de 4 cifras (ejemplo: M0840)
Respecto a los vuelos realizados conforme a reglas de vuelo visual (VFR) no controlados	Las letras VFR

Ruta, incluyendo cambios de velocidad, nivel y/o reglas de vuelo.

VUELOS A LO LARGO DE LAS RUTAS ATS DESIGNADAS	
AERÓDROMO DE SALIDA	<p>Si el aeródromo de salida SI está en la ruta ATS o conectado a ella:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ se insertará el designador de la primera ruta ATS. <p>Si el aeródromo de salida NO está en la ruta ATS ni conectado a ella:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ se insertarán las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS.
CAMBIO DE VELOCIDAD, NIVEL, RUTA O REGLAS DE VUELO	<p>A continuación, se insertará cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad, un cambio de nivel o de ruta ATS o de las reglas de vuelo utilizadas.</p> <p>No obstante, cuando se planee la transición entre una ruta ATS inferior y una ruta ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no será necesario insertar el punto de transición entre las rutas ATS.</p>
PUNTOS	<p>Los puntos insertados, conforme a lo previsto en el párrafo anterior, irán seguidos en cada caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Del designador del próximo tramo de ruta ATS, incluso si es el mismo que el precedente, o b) De DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada. <p>Lo dispuesto en este apartado no será de aplicación, cuando los puntos estén definidos por coordenadas geográficas.</p>

VUELOS FUERA DE LAS RUTAS ATS DESIGNADAS	
SEPARACIÓN DE PUNTOS	Deben insertarse los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 km. (200 NM), incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo; o cuando lo requiera el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo
DERROTA	<p>1. En los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70°N y los 70°S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud.</p> <p>Para los vuelos fuera de dichas latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.</p> <p>2. Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección norte-sur, se definirán las derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.</p>
SEPARADOR	Se deberá insertar DCT entre los puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.
RUTA ATS (2 a 7 caracteres)	<p>1. El designador cifrado asignado a la ruta o al tramo de ruta, con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (ejemplo: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).</p> <p>2. Para planes de vuelo IFR/GAT que despeguen de cualquier aeródromo español, el primer campo de ruta, después de indicar el grupo velocidad/nivel de vuelo, debe ser el siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) El nombre en clave del primer punto significativo de la SID utilizada. b) El nombre en clave del punto significativo de la primera ruta ATS a la que se dirija, cuando no se haya publicado una SID en el aeródromo de salida. Este punto puede ir precedido del indicador DCT. <p>3. El campo ruta no debe nunca incluir las siglas SID/STAR, ni las descripciones de las mismas. Esta instrucción se establece debido a requisitos operativos del IFPS.</p>

VUELOS FUERA DE LAS RUTAS ATS DESIGNADAS	
PUNTO SIGNIFICATIVO (2 a 11 caracteres)	<p>Con designador cifrado:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (dos a cinco caracteres) asignado al punto (ejemplos: LN, MAY, HADDY) <p>Sin designador cifrado:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Grados solamente (siete caracteres):</u> 2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguido de «N» (Norte) o «S» (Sur), seguido de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguido de «E» (Este) o «W» (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (ejemplo: 46N078W). ▪ <u>Grados y minutos (once caracteres):</u> 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de «N» (Norte) o «S» (Sur), seguido de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de «E» (Este) o «W» (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (ejemplo: 4620N 07805W). ▪ <u>Marcación y distancia con respecto a una ayuda para la navegación:</u> La identificación de un punto significativo, seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos; seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras, que expresen millas náuticas. En áreas de gran latitud en las que la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (ejemplo: un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR «DUB» de 40 millas náuticas deberá indicarse así: DUB180040).
	<p>El punto en el cual esté previsto comenzar a cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel, seguido de una barra oblicua y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, sin un espacio entre ellos, aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos.</p> <p>(Ejemplos: LN/N0284A045; MAY/N0305F180; HADDY/N0420F330; 4602N07805W/N0500F350; 46N078W/M082F330; DUB180040/N0350M0840)</p>
	<p>Cambio de reglas de vuelo (máximo 3 caracteres): El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente conforme a lo previsto en las letras b) y c), según proceda, seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ VFR si es de IFR a VFR. ▪ IFR si es de VFR a IFR. <p>(Ejemplos: LN VFR; LN/N0284A050 IFR).</p>

VUELOS FUERA DE LAS RUTAS ATS DESIGNADAS**CAMBIO DE
TIPO DE VUELO
(MAX 3
CARACTERES)**

Cambio de tipo de vuelo (GAT/OAT). Deberá indicarse el punto de cambio de OAT a GAT o viceversa de la manera siguiente:

- «Punto de cambio/GAT» o «Punto de cambio/OAT».
(Ejemplos: N0400F280.....NTM/OAT TB6; N0460F370.....TB6 NTM/GAT UR110).

Al respecto debe tenerse en cuenta que:

- El IFPS procesa la parte GAT de planes de vuelo mixtos GAT/OAT (Tránsito Aéreo General/Operativo) cuando éstos afecten al área ECAC.
- El IFPS asume que todos los planes de vuelo comienzan como tránsito aéreo general (GAT), a menos que se indique un cambio a GAT posteriormente en la ruta. En este caso, IFPS asume que todo el tramo anterior al cambio en la ruta es vuelo OAT.

**ASCENSO EN
CRUCERO (MAX
28
CARACTERES)**

La letra «C» seguida de una barra oblicua; a continuación, el punto en el cual esté previsto iniciar el ascenso en crucero, expresado según lo previsto en la letra b), seguido de una barra oblicua; seguidamente la velocidad que se piense mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente:

VELOCIDAD EXPRESADA EN	CODIFICACIÓN
Kilómetros por hora	K seguida de 4 cifras (p. ej: K0830)
Nudos	N seguida de 4 cifras (p. ej: N0485)
Número de Mach verdadero	Cuando el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (ejemplo: M082)

seguido de los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero, cada nivel expresado exactamente como se establece en:

NIVEL	EXPRESADO MEDIANTE
Nivel de vuelo	F seguida de 3 cifras (p. ej: F085)
Nivel métrico normalizado en decenas de metros	S seguida de 4 cifras, indicado por el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo (p. ej: S1130)
Altitud en centenares de pies	A seguida de 3 cifras (p. ej: A100)
Altitud en decenas de metros	M seguida de 4 cifras (M0840)
Vuelos visuales (VFR) no controlados	las letras VFR

Ejemplos: C/48N050W/M082F290F350; C/48N050W/M082F290PLUS; C/52N050W/M220F580F620)

Casilla 16. Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromo(s) de alternativa de destino

Aeródromo de destino y duración total prevista (ocho caracteres).

En primer lugar, deberá insertarse:

- a) El indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910) de OACI, o
- b) Si no se ha asignado indicador de lugar, ZZZZ y, en la casilla 18, se indicará el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/.

A continuación, y sin dejar ningún espacio, se insertará la duración total prevista.

Debe tenerse en cuenta que, en el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo hasta el punto de terminación del plan de vuelo.

Aeródromo(s) de alternativa de destino. Deberá insertarse:

- a) El indicador o indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910) de OACI separados por un espacio.
- b) O, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de destino, ZZZZ y, en la casilla 18, el nombre y lugar de los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/.

Casilla 18. Otros datos

Debe tenerse en cuenta, con carácter general, que el uso de los indicadores no incluidos en este apartado puede ser rechazado, procesados incorrectamente o perdidos.

Además, los guiones o barras oblicuas deben ser usados como se establece en este apartado.

En relación con los procedimientos aplicables a las operaciones con navegación de área (RNAV), navegación basada en la performance (PBN) y performance de comunicación requerida (RCP), en el caso de mensajes automatizados que no contengan la información proporcionada en la casilla 18 del plan de vuelo la dependencia o unidad de control de tránsito aéreo (ATC) transferidora actuará, según sea el caso.

Debe insertarse:

- a) 0 (cero) si no hay otros datos, o
- b) Cualquier otra información necesaria, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación y en dicho orden, seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

INDICADOR	EXPLICACIÓN																																											
RFP/	El formato RFP/Qn se empleará para indicar el número del plan de vuelo sustitutivo, donde «n» se sustituirá por «1» para la primera sustitución, «2» para la segunda sustitución, y así sucesivamente. (Ejemplos: RFP/Q1, RFP/Q2, etc.)																																											
STS/	<p>Razón del tratamiento especial por parte del ATS, ejemplo misión de búsqueda y salvamento, como sigue:</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td><td>ALTRV</td><td>Para un vuelo operado de acuerdo con una reserva de altitud.</td></tr> <tr> <td>2</td><td>ATFMX</td><td>Para un vuelo exento de medidas ATFM autorizadas conforme a lo previsto en este real decreto.</td></tr> <tr> <td>3</td><td>FFR</td><td>Contra incendios.</td></tr> <tr> <td>4</td><td>FLTCK</td><td>Vuelo de calibración de ayudas para la navegación.</td></tr> <tr> <td>5</td><td>HAZMAT</td><td>Para vuelos que transportan mercancías peligrosas.</td></tr> <tr> <td>6</td><td>HEAD</td><td>Vuelos con tratamiento de jefe de Estado.</td></tr> <tr> <td>7</td><td>HOSP</td><td>Vuelos médicos específicamente declarados por las autoridades sanitarias.</td></tr> <tr> <td>8</td><td>HUM</td><td>Vuelos que operan por razones humanitarias.</td></tr> <tr> <td>9</td><td>MARSA</td><td>Vuelos para los que una entidad militar asume la responsabilidad de separación de aeronaves militares.</td></tr> <tr> <td>10</td><td>MEDEVAC</td><td>Vuelos de evacuación de emergencias médicas con riesgo de vida.</td></tr> <tr> <td>11</td><td>NONRVSM</td><td>Vuelo que no cumple los requisitos RVSM y tengan intención de operar en el espacio aéreo RVSM.</td></tr> <tr> <td>12</td><td>SAR</td><td>Vuelos en misión de búsqueda y salvamento.</td></tr> <tr> <td>13</td><td>STATE</td><td>Vuelos militares, aduanas o policía.</td></tr> <tr> <td>14</td><td>RMK/</td><td>Otras razones para el tratamiento especial por parte del Servicio de Tránsito Aéreo serán indicadas tras el designador</td></tr> </table> <p>El uso fraudulento de los designadores señalados en los apartados 1 a 13, ambos inclusive, podrá ser considerado un quebranto serio de los procedimientos con las consecuencias jurídicas establecidas para tales supuestos por las disposiciones aplicables, incluidas las medidas disciplinarias o sancionadoras que, en su caso, procedan.</p>		1	ALTRV	Para un vuelo operado de acuerdo con una reserva de altitud.	2	ATFMX	Para un vuelo exento de medidas ATFM autorizadas conforme a lo previsto en este real decreto.	3	FFR	Contra incendios.	4	FLTCK	Vuelo de calibración de ayudas para la navegación.	5	HAZMAT	Para vuelos que transportan mercancías peligrosas.	6	HEAD	Vuelos con tratamiento de jefe de Estado.	7	HOSP	Vuelos médicos específicamente declarados por las autoridades sanitarias.	8	HUM	Vuelos que operan por razones humanitarias.	9	MARSA	Vuelos para los que una entidad militar asume la responsabilidad de separación de aeronaves militares.	10	MEDEVAC	Vuelos de evacuación de emergencias médicas con riesgo de vida.	11	NONRVSM	Vuelo que no cumple los requisitos RVSM y tengan intención de operar en el espacio aéreo RVSM.	12	SAR	Vuelos en misión de búsqueda y salvamento.	13	STATE	Vuelos militares, aduanas o policía.	14	RMK/	Otras razones para el tratamiento especial por parte del Servicio de Tránsito Aéreo serán indicadas tras el designador
1	ALTRV	Para un vuelo operado de acuerdo con una reserva de altitud.																																										
2	ATFMX	Para un vuelo exento de medidas ATFM autorizadas conforme a lo previsto en este real decreto.																																										
3	FFR	Contra incendios.																																										
4	FLTCK	Vuelo de calibración de ayudas para la navegación.																																										
5	HAZMAT	Para vuelos que transportan mercancías peligrosas.																																										
6	HEAD	Vuelos con tratamiento de jefe de Estado.																																										
7	HOSP	Vuelos médicos específicamente declarados por las autoridades sanitarias.																																										
8	HUM	Vuelos que operan por razones humanitarias.																																										
9	MARSA	Vuelos para los que una entidad militar asume la responsabilidad de separación de aeronaves militares.																																										
10	MEDEVAC	Vuelos de evacuación de emergencias médicas con riesgo de vida.																																										
11	NONRVSM	Vuelo que no cumple los requisitos RVSM y tengan intención de operar en el espacio aéreo RVSM.																																										
12	SAR	Vuelos en misión de búsqueda y salvamento.																																										
13	STATE	Vuelos militares, aduanas o policía.																																										
14	RMK/	Otras razones para el tratamiento especial por parte del Servicio de Tránsito Aéreo serán indicadas tras el designador																																										

INDICADOR	EXPLICACIÓN																															
PBN/	Indicación de capacidades RNAV y/o RNP. Se deben incluir tanto los indicadores que se señalan la siguiente tabla, como los aplicados al vuelo, con un máximo de ocho entradas, es decir, un total de no más de dieciséis caracteres:																															
	<table><thead><tr><th colspan="3">Especificaciones RNAV</th></tr></thead><tbody><tr><td>A1</td><td>RNAV 10</td><td>(RNP 10)</td></tr><tr><td>B1</td><td>RNAV 5</td><td>todos los sensores permitidos.</td></tr><tr><td>B2</td><td>RNAV 5</td><td>GNSS</td></tr><tr><td>B3</td><td>RNAV 5</td><td>DME/DME</td></tr><tr><td>B4</td><td>RNAV 5</td><td>VOR/DME</td></tr><tr><td>B5</td><td>RNAV 5</td><td>INS o IRS</td></tr><tr><td>B6</td><td>RNAV 5</td><td>LORANC</td></tr><tr><td>C1</td><td>RNAV 2</td><td>todos los sensores permitidos</td></tr></tbody></table>			Especificaciones RNAV			A1	RNAV 10	(RNP 10)	B1	RNAV 5	todos los sensores permitidos.	B2	RNAV 5	GNSS	B3	RNAV 5	DME/DME	B4	RNAV 5	VOR/DME	B5	RNAV 5	INS o IRS	B6	RNAV 5	LORANC	C1	RNAV 2	todos los sensores permitidos		
	Especificaciones RNAV																															
	A1	RNAV 10	(RNP 10)																													
	B1	RNAV 5	todos los sensores permitidos.																													
	B2	RNAV 5	GNSS																													
	B3	RNAV 5	DME/DME																													
	B4	RNAV 5	VOR/DME																													
	B5	RNAV 5	INS o IRS																													
	B6	RNAV 5	LORANC																													
	C1	RNAV 2	todos los sensores permitidos																													
	<table><thead><tr><th colspan="3">Especificaciones RNAV</th></tr></thead><tbody><tr><td>C2</td><td>RNAV 2</td><td>GNSS</td></tr><tr><td>C3</td><td>RNAV 2</td><td>DME/DME</td></tr><tr><td>C4</td><td>RNAV 2</td><td>DME/DME/IRU</td></tr><tr><td>D1</td><td>RNAV 1</td><td>todos los sensores permitidos</td></tr><tr><td>D2</td><td>RNAV 1</td><td>GNSS</td></tr><tr><td>D3</td><td>RNAV 1</td><td>DME/DME</td></tr><tr><td>D4</td><td>RNAV 1</td><td>DME/DME/IRU.</td></tr></tbody></table>			Especificaciones RNAV			C2	RNAV 2	GNSS	C3	RNAV 2	DME/DME	C4	RNAV 2	DME/DME/IRU	D1	RNAV 1	todos los sensores permitidos	D2	RNAV 1	GNSS	D3	RNAV 1	DME/DME	D4	RNAV 1	DME/DME/IRU.					
	Especificaciones RNAV																															
	C2	RNAV 2	GNSS																													
	C3	RNAV 2	DME/DME																													
	C4	RNAV 2	DME/DME/IRU																													
	D1	RNAV 1	todos los sensores permitidos																													
D2	RNAV 1	GNSS																														
D3	RNAV 1	DME/DME																														
D4	RNAV 1	DME/DME/IRU.																														
<table><thead><tr><th colspan="3">Especificaciones RNP</th></tr></thead><tbody><tr><td>L1</td><td colspan="2">RNP 4.</td></tr><tr><td>O1</td><td colspan="2">RNP 1 Básico todos los sensores permitidos.</td></tr><tr><td>O2</td><td colspan="2">RNP 1 Básico GNSS.</td></tr><tr><td>O3</td><td colspan="2">RNP 1 Básico DME/DME.</td></tr><tr><td>O4</td><td colspan="2">RNP 1 Básico DME/DME/IRU.</td></tr><tr><td>S1</td><td colspan="2">RNP APCH.</td></tr><tr><td>S2</td><td colspan="2">RNP APCH con BARO-VNAV.</td></tr><tr><td>T1</td><td colspan="2">RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial).</td></tr><tr><td>T2</td><td colspan="2">RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial).</td></tr></tbody></table>			Especificaciones RNP			L1	RNP 4.		O1	RNP 1 Básico todos los sensores permitidos.		O2	RNP 1 Básico GNSS.		O3	RNP 1 Básico DME/DME.		O4	RNP 1 Básico DME/DME/IRU.		S1	RNP APCH.		S2	RNP APCH con BARO-VNAV.		T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial).		T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial).	
Especificaciones RNP																																
L1	RNP 4.																															
O1	RNP 1 Básico todos los sensores permitidos.																															
O2	RNP 1 Básico GNSS.																															
O3	RNP 1 Básico DME/DME.																															
O4	RNP 1 Básico DME/DME/IRU.																															
S1	RNP APCH.																															
S2	RNP APCH con BARO-VNAV.																															
T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial).																															
T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial).																															
La combinación de caracteres alfanuméricos no indicados en esta tabla está reservada.																																

INDICADOR	EXPLICACIÓN
NAV/	<p>Datos importantes relativos al equipo de navegación, diferente de los que se especifiquen en PBN/, según lo requiera el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo. Indíquese la aumentación GNSS bajo este indicador, dejando un espacio entre dos o más sistemas de aumentación, ej. NAV/GBAS SBAS.</p> <p>Los explotadores de aeronaves con aprobación P-RNAV, que únicamente usen el VOR/DME para la determinación de la posición, insertarán la letra Z en la casilla 10 del plan de vuelo y el descriptor EURPRNAV en la casilla 18 del plan de vuelo, a continuación del indicador NAV/.</p>
COM/	Se indicarán el equipo y las capacidades de comunicaciones no especificados en la casilla 10.
DAT/	Se indicarán el equipo y las capacidades de comunicaciones de datos no especificados en la casilla 10.
SUR/	Se indicarán el equipo y las capacidades de vigilancia no especificados en la casilla 10. Se indicará la mayor cantidad de especificaciones RSP que se aplican al vuelo utilizando designadores sin espacio. Las especificaciones RSP múltiples se separan mediante un espacio. Ejemplo: RSP180 RSP400.
DEP/	<p>Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o de la dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo de la cual se pueden obtener datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos no incluidos en el listado de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), se indicará la ubicación, según proceda, de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Con 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra «N» (Norte) o «S» (Sur), seguida de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de «E» (Este) o «W» (Oeste). Se deberá completar el número correcto de cifras, once caracteres, cuando sea necesario, insertando ceros (ejemplo: 4620N07805W). 2. La identificación del punto significativo más cercano seguido por la marcación desde el punto significativo, con 3 cifras, indicando los grados magnéticos, seguidos de la distancia desde el punto, con 3 cifras, que expresen millas náuticas. En áreas de alta latitud donde la referencia de datos magnéticos es impracticable, deben usarse grados verdaderos. Se deberá completar el número correcto de cifras, once caracteres, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo, un punto a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas náuticas desde VOR «DUB» deberá indicarse así: DUB180040. 3. El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.

INDICADOR	EXPLICACIÓN
DEST/	Nombre y lugar del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos no incluidos en el listado de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), se indicará la localización en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más cercano, como se describe anteriormente en DEP/.
DOF/	Fecha de salida del vuelo, en formato de seis dígitos (DOF/AAMMDD), dos para el año, dos para el mes y dos para el día, por ese orden.
REG/	La nacionalidad o marca común y registro de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7 y cuando en la casilla 10 se incluyan las letras W o X.
EET/	Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo. (Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830; EET/EINN0204). No obstante, lo previsto en el párrafo anterior, no es obligatorio insertar la duración total prevista hasta los límites de la FIR Madrid y Barcelona.
SEL/	Clave SELCAL, para aeronaves equipadas.
TYP/	Tipo(s) de aeronave, precedido(s), si fuera necesario -sin espacio- del número de aeronaves de cada tipo, separados por un espacio, si en la Casilla 9 se ha insertado ZZZZ. (Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2).
CODE/	Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo o cuando esté previsto usar CPDLC en la red de comunicaciones aeronáuticas (ATN). (Ejemplo: «F00001» es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI).
DEL/	Demora en ruta o en espera, insertar punto(s) significativo(s) en la ruta donde está prevista una demora, seguida por el tiempo de demora usando cuatro cifras, horas y minutos (hhmm). (Ejemplo: DLE/MDG0030).
OPR/	Designador OACI o nombre del explotador, si es diferente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.
ORGN/	Dirección AFTN de ocho letras del originador u otros datos apropiados del contacto, en caso de que el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo. En algunas áreas, los centros de recepción de plan de vuelo pueden insertar el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador automáticamente.

INDICADOR	EXPLICACIÓN
PER/	Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra como se especifica en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168) de OACI, Volumen I- Procedimientos de vuelo, cuando así lo prescriba el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo.
ALTN/	Nombre del(los) aeródromo(s) de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.
RALT/	Indicador de OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, tal como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910) de OACI, o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no tiene indicador asignado.
TALT/	Indicador(es) de lugar OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en el documento «Indicadores de lugar» (Doc. 7910) de OACI, o nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no tienen indicador asignado.
RIF/	Los detalles relativos a la ruta que lleva el nuevo aeródromo de destino, seguido del indicador de lugar OACI, de cuatro letras, correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a la renovación de autorización en vuelo. (Ejemplos: RIF/DTA HEC KLUX; RIF/ESP G94 CLA YPPH).
RMK/	Cualquier otra observación en lenguaje claro, cuando así lo requiera el proveedor designado para la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo o cuando se estime necesario.

No obstante, para aeródromos no incluidos en el listado de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), se indicará la ubicación en LAT/LONG o marcación y distancia desde el punto significativo más cercano, como se describe anteriormente en DEP/.

6.4. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

19. SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (En los mensajes FPL no hay que transmitir estos datos)									
ENDURANCE Autonomía		PERSONS ON BOARD Personas a bordo		EMERGENCY RADIO Equipo radio de emergencia					
HR. MIN						UHF		VHF	ELBA
— E /		→ P /				→ R /			
SURVIVAL EQUIPMENT / Equipo de supervivencia		JACKETS / Chalecos							
		POLAR Polar	DESERT Desértico	MARITIME Marítimo	JUNGLE Selva	LIGHT Luz		FLUORES Fluor	
→ S /		P	D	M	J	→ J /		L	
DINGHIES / Botes neumáticos									
NUMBER Número		CAPACITY Capacidad	COVER Cubierta	COLOUR / Color					
→ D /			→ C			<< ≡			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Color y marcas de las aeronaves									
A /									
REMARKS / Observaciones									
N /									
PILOT IN COMMAND / Piloto al mando									
→ C /									
FILED BY / Presentado por									
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales									

Casilla 19:

Este apartado no debe transmitirse en mensajes FPL, a no ser que una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) solicite información adicional relacionada con un FPL. En tal caso, deberá enviar un mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS) al ARO correspondiente del aeródromo de salida o al IFPS (sistema integrado de tratamiento inicial de planes de vuelo, según sus siglas en inglés

Autonomía. Después de E/, se insertará un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Personas a bordo. Después de P/, deberá insertarse el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo requiera el proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.

Se insertará y notificará TBN si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

Equipo de emergencia y supervivencia. Atendiendo al equipo de la aeronave, se insertará, según proceda:



R/ (Radio)

- 1. Se tachará U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz.
- 2. Se tachará V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz.
- 3. Se tachará E si no se dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA).



S/ (equipo de supervivencia)

- 1. Se tacharán todos los indicadores si no se lleva a bordo.
- 2. Se tachará P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar.
- 3. Se tachará D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto.
- 4. Se tachará M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo.
- 5. Se tachará J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.



J/ (Chalecos)

- 1. Se tacharán todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas.
- 2. Se tachará L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces.
- 3. Se tachará F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluoresceína.
- Se tachará U o V o ambos, según se señaló en R/, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.



D/ (Botes neumáticos)

Se indicará el número de botes neumáticos o se tacharán los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo; y de los siguientes.

- De la capacidad, se insertará la capacidad total, indicando el número de personas, de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo.
- De la cubierta, se tachará el indicador C si no están cubiertos.
- Del color, se insertará el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.



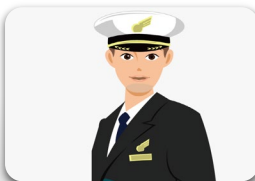
A/ (color y marcas de la aeronave)

- Se insertará el color de la aeronave y las marcas importantes.



N/ (observaciones)

- Se tachará el indicador N si no hay observaciones, o
- Se indicará todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo



C/ (Piloto)

- Se insertará el nombre del piloto al mando.

Presentado por:

En la casilla rubricada como «presentado por», se indicará el nombre de la dependencia, empresa o persona que presenta el plan de vuelo.

Aceptación del plan de vuelo:

Se indicará la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por el proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.

FLIGHT PLAN / PLAN DE VUELO									
PRIORITY Prioridad << ≡ FF >>		ADDRESSEE (S) Destinatario (s) EHAZQZX EBURZQZX EDDYZQZX LFFPZQZX LEFRRZQZX LFBBZQZX LECMZQZX LPPCZQZX << ≡							
FILING TIME Hora de depósito L 9 0 8 3 6		ORIGINATOR Remitente E H A M Z P Z X << ≡							
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identificación exacta del (de los) destinatario(s) y/o del remitente									
3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje << ≡ (FPL		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identificación aeronave A C F 4 0 2			8 FLIGHT RULES Reglas de vuelo I		TYPE OF FLIGHT Tipo de vuelo N << ≡		
9 NUMBER Número 1		TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave E A 3 0			WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de estela turbulenta / H		10 EQUIPMENT Equipo S / C << ≡		
13 DEPARTURE AERODROME Aeródromo de salida E H A M					TIME Hora 0 9 4 0 << ≡				
15 CRUISING SPEED Velocidad de crucero K 0 8 3 0					LEVEL Nivel F 2 9 0				
ROUTE Ruta LEK2B LEK UA6 XMM/M078F330					UA6 PON UR10N CHW UA5 NTS DCT 4611N00412W DCT STG UA5 FTM FATIM1A				
16 DESTINATION AERODROME Aeródromo de destino L P P T									
18 INFORMATION OTHER / Otros datos REG/FBVGA SEL/EJFL EET/LPPC0158		TOTAL EET/EETTtotal HR. MIN 0 2 3 0 →							
ALT. AERODROME Aeródromo Altn L P P R		2ND, ALTN AERODROME 2º aeródromo alt. << ≡							
16 DESTINATION AERODROME Aeródromo de destino L P P T									
18 INFORMATION OTHER / Otros datos REG/FBVGA SEL/EJFL EET/LPPC0158		TOTAL EET/EETTtotal HR. MIN 0 2 3 0 →							
ALT. AERODROME Aeródromo Altn L P P R		2ND, ALTN AERODROME 2º aeródromo alt. << ≡							
19. SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (En los mensajes FPL no hay que transmitir estos datos)									
ENDURANCE Autonomía HR. MIN E / 0 3 4 5 →					PERSONS ON BOARD Personas a bordo P / 3 0 0 0				
SURVIVAL EQUIPMENT / Equipo de supervivencia POLAR DESERT MARITIME JUNGLE Polar Desértico Marítimo Selva → S / <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> M <input checked="" type="checkbox"/>					JACKETS / Chalecos LIGHT Fluores UHF UHF Luz Fluor Fluor UHF UHF → J / L F <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>				
DINGHIES / Botes neumáticos NUMBER CAPACITY COVER COLOUR / Color Número Capacidad Cubierta Color → D / 1 1 → 3 3 0 → C → YELLOW << ≡					AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Color y marcas de las aeronaves A / WHITE				
REMARKS / Observaciones <input checked="" type="checkbox"/>									
PILOT IN COMMAND / Piloto al mando → C / DENKE >> ≡									
FILED BY / Presentado por AIR CHARTER INT.									
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales									

7. BIBLIOGRAFÍA

- Anexo 2, Reglamento del Aire de la OACI, décima edición, julio 2005
- Anexo 11, Servicios de Tránsito Aéreo de la OACI, decimoquinta edición, julio de 2018
- Doc. 4444, Gestión del Tránsito Aéreo de la OACI, decimosexta edición, 2016
- Doc. 8400, Abreviaturas y Códigos de la OACI, Novena edición, 2016
- Doc. 9613, Manual de navegación basada en la performance (PBN) de la OACI,
- Easy Access Rules for Standardised European Rules of the Air (SERA), December 2018
- REGLAMENTO (CE) N o 1033/2006 DE LA COMISIÓN de 4 de julio de 2006, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo
- REGLAMENTO (CE) No 633/2007 DE LA COMISIÓN de 7 de junio de 2007, por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo
- REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N o 923/2012 DE LA COMISIÓN de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n o 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n o 1265/2007, (CE) n o 1794/2006, (CE) n o 730/2006, (CE) n o 1033/2006 y (UE) n o 255/2010
- Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo
- Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.
- AIP-España
- IFPS handbook
- www.EUROCONTROL.int

8. ACRÓNIMOS

ACK	Mensaje de confirmación / Acknowledgement message
ACP	Mensaje de aceptación / Acceptance message
ADFR	Reglas de vuelo de la defensa aérea / Air defence force rules
ADR	Ruta con Servicio de Asesoramiento /
AFIS	Servicio de Información de Vuelo de aeródromo / Aerodrome flight information service
AFTN	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas / Aeronautical fixed telecommunication network
AIP	Publicación de información aeronáutica / Aeronautical information publication
ARO	Oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo / Air traffic services reporting office
ARR	Llegada (designador de tipo de mensaje) / Arrival (message type designator)
ATC	Control de tránsito aéreo (en general) / Air traffic control (in general)
ATFCM	Gestión de capacidad y afluencia de tráfico aéreo / Air traffic flow and capacity management
ATFM	Organización de la Afluencia de Tránsito Aéreo / Air Traffic Flow Management
ATM	Gestión del tránsito aéreo / Air traffic management
ATS	Servicio de Tránsito Aéreo / Air traffic service
B-RNAV	Navegación básica de área / Basic area navigation
CAG	Circulación aérea general / General air traffic
CAO	Circulación aérea operativa / Operational air traffic
CDN	Mensaje de coordinación / Coordination message
CFMU	Unidad central de gestión de afluencia / Central flow management unit
CHG	Modificación (designador de tipo de mensaje) / Modification (message type designator)
CNL	Cancelación de plan de vuelo (designador de tipo de mensaje) / Flight plan cancellation (message type designator)
CPL	Mensaje de vuelo actualizado / Current flight plan message
DEP	Salida (designador de tipo de mensaje) / Departure (message type designator)

DLA	Demora (designador de tipo de mensaje) / Delay (message type designator)
EOBT	Hora prevista de fuera calzos / Estimated off-block time
EST	Mensaje de estimación
FPL	Plan de vuelo presentado o Plan de vuelo / Filed flight plan o Flight plan
IFPS	Sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo / Integrated initial flight plan processing system
IFPZ	Zona del Sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo / Integrated initial flight plan processing system zone
IFR	Reglas de vuelo por instrumentos / Instrument flight rules
LAM	Mensaje de acuse de recibo / Logical Acknowledge message
MWO	Oficina de vigilancia meteorológica / Meteorological watch office
NM	Gestor de red / Network manager
NMOC	Centro de operaciones del gestor de red / Network manager operation center
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional / ICAO International civil aviation organization
ORM	Mensaje de respuesta operacional / Operational reply message
P-RNAV	Navegación de área de precisión / Precision area navigation
RCA	Reglamento de Circulación Aérea / Air traffic regulations
REJ	Mensaje de rechazo / Rejected message
RFP	Plan de vuelo que reemplaza / Replacement flight plan
RQP	Mensaje de solicitud de plan de vuelo / Request filed light plan message
RQS	Mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario / Request supplementary information message
SAR	Búsqueda y salvamento / Search and rescue
SPL	Mensaje de plan de vuelo suplementario / Supplementary flight plan message
SSR	Radar secundario de vigilancia / Secondary surveillance radar
VFR	Reglas de vuelo visual / Visual flight rules