

AIS-ESPAÑA

Dirección AFTN: LEANZXTA

Teléfono: 34-913 213 363

Telefax: 34-913 213 157

ESPAÑA

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Juan Ignacio Luca de Tena, 14 - 28027 MADRID

AIC

3

17-APR-00

Depósito Legal: M.- 23591 - 1994

PRESENTACIÓN DEL SISTEMA DE VALIDACIÓN DEL PLAN DE VUELO EN EL SISTEMA INTEGRADO PARA EL TRATAMIENTO INICIAL DEL PLAN DE VUELO DE EUROCONTROL (IFPUV)

INTRODUCTION OF A FLIGHT PLAN VALIDATION SYSTEM FOR THE INTEGRATED INITIAL FLIGHT PLAN PROCESSING SYSTEM OF EUROCONTROL

1. INTRODUCCIÓN

El Sistema Integrado para el Tratamiento Inicial del Plan de Vuelo (IFPS) de EUROCONTROL está en servicio operativo desde marzo de 1996. La función del IFPS es recibir, procesar y distribuir los datos del plan de vuelo a las Unidades del Servicio de Tránsito Aéreo (ATSU) de los estados integrantes del área CFMU, a otras ATSU y a las direcciones de explotadores de aeronaves determinadas por el originador del plan de vuelo.

Los planes de vuelo que pasan un chequeo sintáctico y semántico del software del IFPS son procesados y distribuidos automáticamente. Los planes de vuelo con fallos semánticos son remitidos a un operador IFPS para su corrección manual y pueden ser rechazados.

En un intento de mejorar la tasa de procesamiento automático de los planes de vuelo se ha introducido el Sistema de Validación IFPS (IFPUV), que permitirá a los originadores que lo deseen, someter sus planes de vuelo a una prueba de dirección dedicada para su validación, antes de su envío al sistema operacional IFPS.

El IFPUV contiene el software actual del IFPS y recibe copias actualizadas de la base de datos del sistema de Entorno (ENV), alimentada por actualizaciones inmediatas. Por lo tanto, el IFPUV es un reflejo exacto del sistema IFPS operacional y se ha establecido con el único propósito de recibir planes de vuelo de prueba.

2. SISTEMA DE VALIDACIÓN DEL IFPS (IFPUV)

Los originadores de planes de vuelo que deseen chequear sus FPL a través del IFPUV, deberán en-

1. INTRODUCTION

The EUROCONTROL Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) has been in operational service since March 1996. The function of IFPS is to receive, process and distribute flight plan data to Air Traffic Service Units (ATSU) within participating States of the CFMU area and to other ATSU and Aircraft Operator addresses as determined by the flight plan originator.

Flight Plans which pass syntax and semantic checking within the IFPS software are processed and distributed automatically. Flight plans which fail semantic checking are referred to an IFPS Operator for manual correction and may be rejected.

In an attempt to improve the automatic processing rate of flight plans within IFPS a Validation System (IFPUV) has been introduced which will enable originators, who so wish, to submit their flight plans to a dedicated test address for validation, prior to their submission to the IFPS operational system.

The IFPUV contains the current IFPS software and receives copies of updates from the operational environment (ENV) database, fed by live updates. The IFPUV is therefore an accurate reflection of the IFPS operational system and is established solely for the purpose of submitting test flight plans.

2. THE IFPS VALIDATION SYSTEM (IFPUV)

Flight plan originators wishing to test FPL with the IFPUV, prior to their submission to the opera-

viarlos, previamente a su presentación al IFPS operacional, vía AFTN o SITA, a una de las siguientes direcciones:

AFTN: EBBDZMFV

SITA: BRUEY7X

Estos planes de vuelo para chequeo pueden presentarse con una antelación de hasta 144 horas (6 días), indicándolo con el formato DOF (Fecha del Vuelo)/yyymmdd, en la casilla 18 del plan de vuelo, donde “yy” indica el año, “mm” el mes y “dd” el día. El campo DOF/ facilitará la validación de los datos de ruta que entrarán en vigor después de una fecha AIRAC. El sistema de Entorno (ENV) cargará normalmente los datos pertinentes del próximo ciclo AIRAC cinco días antes de su entrada en vigor.

El IFPUV es un sistema automático en el que **no** intervienen los operadores del IFPS. El sistema responderá a los planes de vuelo enviados, bien a través de un mensaje de respuesta en forma de **ACK** (aceptación) indicando que el FPL ha pasado el procesamiento automático, o bien a través de un **REJ** (rechazo) que indica la existencia de un fallo. En el caso de que el mensaje de respuesta sea un REJ, este contendrá una indicación generada por el sistema de la causa del fallo. El IFPUV no generará ningún mensaje **MAN** (manual).

Cada mensaje de respuesta del IFPUV contiene la frase **“Este mensaje ha sido enviado por un sistema de chequeo y no debe ser utilizado operativamente”**. Este mensaje se añade para evitar que existan confusiones entre los mensajes enviados por el sistema de chequeo IFPUV y los mensajes enviados por el IFPS operacional. El IFPUV no está conectado con el IFPS operacional y los mensajes de chequeo nunca se distribuyen ni almacenan en el sistema. Debido a ello, cualquier mensaje asociado al plan de vuelo (CHG, DLA, CNL, RQP, etc) sería rechazado por el IFPUV con el mensaje: **“ERROR: no existe plan de vuelo asociado a este mensaje”**.

tional IFPS, may submit them via either AFTN or SITA to one of the following addresses:

AFTN: EBBDZMFV

SITA: BRUEY7X

Test flight plans may be submitted with a Date of Flight (DOF) up to 144 hours (6 days) in advance by means of DOF/ in item18, in the format DOF/yyymmdd where “yy” is the year indicator, “mm” is the month and “dd” is the day. The DOF/ field will facilitate the validation of route data that become applicable after an AIRAC date. The Environment data relevant to the next AIRAC cycle will normally be loaded some five days in advance of the AIRAC effectiveness date.

The IFPUV is an automatic system and is **not** manned by IFPS Operators. The system will respond to flight plan submission by means of a Reply Message in the form of either an **ACK** (acknowledgement), which indicates that the FPL would pass automatic processing, or a **REJ** (rejection) which indicates a failure. In the case of a REJ, the Reply Message will contain a system generated indication of the reason for failure. The IFPUV will not generate any **MAN** (manual) messages.

Every Reply Message from the IFPUV contains the phrase **“This message has been sent by a test system and must not be used operationally”**. This message is added to ensure that there is no confusion between submissions to the test system and those to the operational IFPS. The IFPUV is not connected to the operational IFPS and test messages are neither distributed nor stored in the system. Since FPL are not stored in the IFPUV, flight plan associated messages (CHG, DLA, CNL, RQP, etc) are rejected by the IFPUV with the message: **“ERROR: no existing filed flight plan matches this message”**.