

PLANIFICACIÓN DE VUELOS
FLIGHT PLANNING

→ Un listado de las normas aplicable puede consultarse en el apartado GEN 1.6. En los siguientes apartados de esta sección se hace un resumen descriptivo a modo de ayuda para los usuarios del espacio aéreo, en caso de discrepancia prevalece la Norma sobre el contenido del AIP. El contenido de esta sección del AIP no cumple con los requisitos de calidad.

RESTRICCIONES RELATIVAS AL PLAN DE VUELO

Las aeronaves de estado con origen o destino Gibraltar AD no podrán incluir en ningún caso como aeródromo de alternativa de su plan de vuelo ningún aeródromo situado en territorio Español.

La aplicación del convenio Schengen (ver GEN 1.3) no exime de la obligatoriedad de presentar plan de vuelo cuando se atraviesan fronteras internacionales.

SISTEMA INTEGRADO PARA EL TRATAMIENTO INICIAL DEL PLAN DE VUELO (IFPS)

El Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) es un servicio centralizado proporcionado por el Gestor de Red (NM) a través de su centro de Operaciones (NMOC) y diseñado para racionalizar la recepción, procesamiento inicial y distribución de datos de planes de vuelo para vuelos bajo reglas instrumentales (IFR) dentro de la Región EUR de OACI conocida como la IFPS Zone (IFPZ), de la que España forma parte.

En las direcciones electrónicas que se indican a continuación puede obtenerse información relativa al Gestor de Red (NM), a los procedimientos relativos a la gestión de planes de vuelos y mensajería asociada (Manual de Usuario IFPS) y de gestión de afluencia (Manual de Usuario ATFCM), así como otros documentos de interés:

<https://www.eurocontrol.int/system/integrated-initial-flight-plan-processing-system>

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-users-manual>

<http://www.eurocontrol.int/library>

En los siguientes apartados de esta sección se hace un resumen descriptivo a modo de ayuda para los usuarios del espacio aéreo, en caso de discrepancia prevalece la Norma (ver GEN 1.6) y procedimientos del NM sobre el contenido del AIP. El contenido de esta sección del AIP no cumple con los requisitos de calidad.

Tráfico afectado por el IFPS

El tráfico afectado por el IFPS es el denominado IFR/GAT:

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, SERA y RD 552/14.

El tráfico no afectado por el IFPS es el denominado VFR y OAT:

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, SERA y RD 552/14.

El IFPS procesa la parte IFR y GAT de los vuelos mixtos IFR/VFR y GAT/OAT (o viceversa), para lo cual debe destacarse esta circunstancia en la casilla 15 del formulario del plan de vuelo.

A list of the applicable rules can be consulted in section GEN 1.6. In the sections below, a descriptive summary is offered to help airspace users, although if there is any discrepancy, the Rule will prevail over the content of the AIP. The content of this AIP section does not fulfil the quality requirements.

RESTRICTIONS RELATED TO FLIGHT PLAN

The State aircraft with origin/destination Gibraltar AD are not allowed to include any aerodrome located in Spanish territory as alternative aerodrome in the flight plan.

Compliance with Schengen agreement (see GEN 1.3) does not exempt one from submitting a flight plan when crossing international borders

INTEGRATED INITIAL FLIGHT PLAN PROCESSING SYSTEM (IFPS)

The Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) is a centralised service provided by the Network Manager (NM) through its Operations centre (NMOC), and designed to rationalise the reception, initial processing and distribution of data for flight plans under instrument rules (IFR) within the ICAO EUR Region known as IFPS Zone (IFPZ), of which Spain forms part.

Information on the Network Manager (NM), the procedures relating to flight plan management and the associated messaging (IFPS User Manual) and on traffic management (ATFCM User Manual), and other documents of interest can be obtained from the following electronic addresses:

<https://www.eurocontrol.int/system/integrated-initial-flight-plan-processing-system>

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-users-manual>

<http://www.eurocontrol.int/library>

In the sections below, a descriptive summary is offered to help airspace users, although if there is any discrepancy, the Rule (see GEN 1.6) and NM procedures will prevail over the content of the AIP. The content of this AIP section does not fulfil the quality requirements.

Traffic affected by the IFPS

The traffic affected by the IFPS is called IFR/GAT:

IFR Flights accomplished according to instrument flight rules.

GAT General Air Traffic includes flights performing in accordance to the rules and procedures established by the Civil Aviation Authority of the State operating according to the Reglamento de la Circulación Aérea, SERA and RD 552/14.

The traffic not affected by the IFPS is called VFR and OAT:

VFR Flights accomplished according to visual flight rules.

OAT Operational Air Traffic includes military air traffic operating according to the Reglamento de Circulación Aérea Operativa, SERA and RD 552/14.

IFPS processes the IFR and GAT part of mixed IFR/VFR and GAT/OAT flights (or vice versa). This circumstance must be highlighted in item 15 of the flight plan form.

REQUISITOS PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se dará en forma de plan de vuelo. La expresión «plan de vuelo» se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad de la ruta de un vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como, por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

- 1) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;
- 2) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;
- 3) Cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;
- 4) Cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar 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;
- 5) Cualquier vuelo a través de fronteras internacionales, a menos que los Estados interesados prescriban otra cosa;
- 6) Cualquier vuelo nocturno, si sale de las proximidades de un aeródromo.

Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

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, o, 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:

- Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento, o
- Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

Adhesión al Documento para disponibilidad de Rutas (RAD):

Ningún Plan de Vuelo en el que se pretenda volar dentro del espacio aéreo de los ACC/UAC de España, deberá ser formulado sin estar sujeto a las Reglas del Documento de Disponibilidad de Rutas (RAD). Este Documento, que es de referencia en Europa, contiene todas las reglas y restricciones de uso del espacio aéreo de los ACC/UAC de España, y cualquier referencia a él deberá hacerse vía:

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

REQUIREMENTS FOR THE SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

Information relative to an intended flight or a part of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

A flight plan shall be submitted prior to operating:

- 1) Any flight or in part thereof to be provided with air traffic control service;
- 2) Any IFR flight within advisory airspace;
- 3) Any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;
- 4) Any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to provide coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;
- 5) any flight across international borders, unless otherwise stated by the concerned States;
- 6) Any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:

- The intended point of entry into a control area or advisory area; or
- The point of crossing an airway or advisory route.

Adherence to the Route Availability Document (RAD):

No flight plan shall be filed via the airspace of any Spanish ACC/UAC deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilization rules and availability for all Spanish ACC/UAC and any reference to it shall be made via:

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

ZONAS DE PRESENTACIÓN OBLIGATORIA DE PLAN DE VUELO (FPMZ)

De acuerdo con la Resolución de 22 de diciembre de 2020, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la determinación de Zonas de Presentación Obligatoria de Plan de Vuelo (FPMZ), de conformidad con el Real Decreto 1180/2018, se determinan como zonas de presentación obligatoria de plan de vuelo (FPMZs) los espacios aéreos con las dimensiones y limitaciones operativas y/o temporales definidas para cada caso en el Anexo I de esta resolución.

Para todas las zonas recogidas en el Anexo I se tendrá en cuenta lo establecido en el Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, en particular lo recogido en su apartado 2.7 Capítulo VII, Planes de vuelo.

Para aquellas FPMZ que vayan a ser establecidas asociadas al HR AFIS, quedará invalidada la presente resolución si llegara el caso de un cese en la provisión de servicios AFIS en el aeródromo.

La información adicional de cada una de las zonas determinadas, se especifican en la sección AD 2 o AD 3 correspondiente a cada aeródromo o helipuerto respectivamente.

MANDATORY SUBMISSION OF FLIGHT PLAN ZONES (FPMZ)

In accordance with the Resolución of 22 December 2020, by the Agencia Estatal de Seguridad Aérea, for the determination of Mandatory Submission of Flight Plan Zones (FPMZ), in accordance with Real Decreto 1180/2018, the airspaces, the aerodrome and the heliport included in the Annex I, are stated as mandatory submission of flight plan zones (FPMZs).

For all the zones included in Annex I, that established in the Real Decreto 601/2016, of 2 December, where the Operative Air Traffic Regulation was approved, particularly that set out in its paragraph 2.7 Chapter VII, Flight Plans, shall be taken in account.

For those FPMZ which will be established associated to the AFIS HR, the present resolution shall be invalidated in the event of a termination in the provision of AFIS services in the aerodrome.

The additional information of each one of the stated zones, are published in the corresponding sections AD 2 or AD 3 of each aerodrome or heliport respectively.

ANEXO // ANNEX I	
Denominación // Denomination	Observaciones // Remarks
FIZ LA GOMERA (RMZ)	HR AFIS (1)
FIZ BURGOS (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ HIERRO (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ CÓRDOBA (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ HUESCA (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ REDUCIDA ANDORRA-LA SEU D'URGELL (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
MALLORCA/Son Bonet AD	(3)
Algeciras HLP	(3)
(1) Límites laterales y verticales, clase de espacio aéreo y altitud de transición según lo publicado en AIP sección AD 2. // Lateral and vertical limits, airspace class and transition altitude as published in AIP section AD 2. (2) Fuera de HR AFIS (horario de uso restringido), ver AD 2 casilla 20 Reglamentación local. // Outside AFIS HR (restricted use hours), see AD 2 item 20 Local regulations. (3) La presentación obligatoria de plan de vuelo es una condición operativa para las aeronaves que despegan y aterrizan en estas instalaciones. // The mandatory flight plan submission is an operative condition for aircraft taking off or landing at these facilities.	

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

La presentación del plan de vuelo (FPL) así como los correspondientes mensajes asociados antes de la salida, se realizará, bien:

- a) A través de la página web de ICARO (<https://notampib.enaire.es>) o en la App de ICARO para dispositivos móviles Android e iOS, o en la **Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO)** que sirve al aeródromo de salida personalmente, por teléfono, vía SITA, u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente. La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo en el estado español, de acuerdo al Reglamento de la Circulación Aérea, es la designada para la presentación, aceptación y encaminamiento de los FPL y mensajes asociados en los aeropuertos españoles;
- o,
- b) **directamente al IFPS** (Eurocontrol), cuando se trate de planes de vuelo IFR y GAT.

En casos excepcionales, una aeronave en vuelo puede transmitir un plan de vuelo (AFIL) a una estación de telecomunicaciones aeronáuticas que sirve a una dependencia ATS.

SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

A flight plan (FPL) and its corresponding associated messages prior to departure, shall be submitted either:

- a) Via the ICARO website (<https://notampib.enaire.es>) or in the ICARO app for Android and iOS mobile devices, or to the **Air Traffic Services Reporting Office (ARO)** serving the aerodrome of departure, in person, by telephone or via SITA, or other means stated by the appropriate ATS authority. The Air Traffic Services Reporting Office in Spain, according to the Reglamento de la Circulación Aérea, is the designated office for submission, approval and addressing of FPL and associated messages at Spanish airports;
- or,
- b) **directly to IFPS** (Eurocontrol), with regard to IFR and GAT flight plans.

Exceptionally, an aircraft during the flight may broadcast a flight plan (AFIL) to an aeronautical telecommunication station serving to an ATS unit.

Zona de protección de planes de vuelo (FBZ)

Una FBZ es un volumen de espacio aéreo, que puede establecerse en asociación con un área reservada/restringida y que define límites laterales, verticales y temporales con el propósito de validar los planes de vuelo IFR remitidos, cuando el área asociada esté activa o esté planeado que vaya a estar activada.

Cuando aplique, para cada área relevante, se definirá una FBZ de uso exclusivo para la planificación de los vuelos IFR.

Las áreas y las FBZ relevantes se gestionarán por la AMC y se notificará su activación en los EAUP/EUUP.

Flight Plan Buffer Zones (FBZ)

An FBZ is an airspace volume, which may be established in association to a reserved/restricted area. The FBZ defines the lateral, vertical and time limits for the purpose of validating submitted IFR FPLs when the associated area is activated or planned to be activated.

When applicable, for each relevant area, an FBZ will be established for IFR flight planning purposes only.

Relevant area and the selected FBZ(s) will be managed by AMC and will be notified when active by the EAUP/EUUP.

Presentación de plan de vuelo desde aeródromos y helipuertos que carecen de ARO.

A los aeródromos y helipuertos autorizados por la Dirección General de Aviación Civil que no tengan designada una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), se les asignará una que asuma las tareas propias de esta dependencia ATS.

La relación de ARO designadas para servir a dichos aeródromos y helipuertos es la siguiente:

Flight plan filing from aerodromes and heliports lacking an ARO.

Those aerodromes and heliports authorized by The Dirección General de Aviación Civil which have not been allocated with an Aerodrome Reporting Office (ARO), will be assigned one to assume all tasks proper of this ATS unit.

The list of ARO assigned to serve the aforementioned aerodromes and heliports is the following:

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
ARO Centralizada Zona geográfica 2 // Centralised ARO geographical area 2	TEL: +34-918 603 557 +34-672 344 412 (sólo en contingencias de comunicaciones) // (only for communications contingency) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo // AFTN address flight plan management: LEANZPX	Aeródromo San Torcuato Garay	Fuera del horario operativo de Logroño AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD. // Outside Logroño AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Bilbao AD's
ARO Centralizada Zona geográfica 10 // Centralised ARO geographical area 10	TEL: +34-918 603 565 +34-672 344 481 (solo en contingencias de comunicaciones) // (only for communications contingency) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo // AFTN address flight plan management: LEANZPX	Aeródromo Aerodel Aeródromo de Villafranca de Córdoba Aeródromo La Caminera Aeródromo de La Cuesta Aeródromo Fuente Obejuna Aeródromo Manuel Sánchez de Valdepeñas Beas de Segura El Castaño Helipuerto Alcoba de los Montes (HLP) Helipuerto Bifor B La Atalaya (HLP) Helipuerto C.I. de Huelma (HLP) Helipuerto de Adamuz (HLP) Helipuerto de Alhama de Almería (HLP) Helipuerto de Carcabuey (HLP) Helipuerto de Serón (HLP) Helipuerto de Vélez Blanco (HLP) Helipuerto de Villaviciosa (HLP) Helipuerto El Cabril (HLP) Helipuerto Villahermosa (HLP) La Perdiz-Torre de Juan Abad San Enrique Sebastián Almagro	Fuera del horario operativo de Córdoba AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Sevilla AD. // Outside Córdoba AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Sevilla AD's.
ARO Centralizada Zona geográfica 15 // Centralised ARO Geographical area 15.	TEL: +34-918 603 570 +34-672 344 494 (solo en contingencias de comunicaciones) // (only for communications contingency) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo // AFTN address flight plan management: LEANZPX	Helipuerto C.I. Puntagorda (HLP) San Sebastián de La Gomera (HLP)	
ALBACETE AD	TEL: +34-967 555 703 / 700 FAX: +34-967 555 716	Aeródromo de Tinajeros Aeródromo La Gineta	Fuera del horario operativo de Albacete AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Aeródromo Municipal de Pozo Cañada Aeródromo y Helipuerto de Campillos-Paravientos (AD/HLP) Casas de los Pinos Helipuerto BABCOCK (HLP) Helipuerto de Airbus Helicopters (HLP) Ontur	su responsabilidad será la de Valencia AD. // Outside Albacete AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Valencia AD's.
ALICANTE/Alicante- Elche Miguel Hernández AD	TEL: +34-966 919 101 FAX: +34-965 682 233	Aeródromo de Lorca, Agustín Navarro Aeródromo de Totana Aeródromo Los Garranchos-San Javier Alhama de Murcia Helipuerto del Hospital Universitario (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario Los Arcos del Mar Menor (HLP) Helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca (HLP) Helipuerto Hospital General Universitario Doctor Balmis (HLP) Helipuerto La Alberquilla (HLP) Los Martínez del Puerto Muchamiel	
← ASTURIAS AD	TEL: +34-985 127 531 / 532 FAX: +34-985 545 109	El Musel (HLP) Helipuerto de La Morgal (HLP) Helipuerto de Tineo (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario Central de Asturias en Oviedo (HLP) Helipuerto Ibias Parque Bomberos Asturias (HLP) La Morgal Villafamil	
BADAJOZ/Talavera La Real AD	TEL: +34-924 210 406 FAX: +34-924 210 453	Aeródromo de Casimiro Patiño Aeródromo de Cortijo Puerto Aeródromo El Membrillar Aeródromo El Molinillo Aeródromo El Moral Aeródromo Mérida-Royanejos Aeródromo Virgen de la Extrella El Manantío Helipuerto C.I. de Calera de León (HLP) Helipuerto C.I. de Serradilla (HLP) Helipuerto C.I. Herrera del Duque (HLP) Helipuerto C.I. Manchita (HLP) Helipuerto de Jarandilla de la Vera (HLP) Helipuerto de Plasencia (HLP) Helipuerto de Valencia de Alcántara (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario de Badajoz (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario de Cáceres (HLP) Helipuerto Hoyos (HLP) Morante Pinofranqueado (HLP)	Fuera del horario operativo de Badajoz/Talavera La Real AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Sevilla AD. // Outside Badajoz/Talavera La Real AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Sevilla AD's.

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD	TEL: +34-932 983 797 / 798 E-mail: bcncecops@aena.es	Berga (HLP) Calaf-Sallavinera Fira M2 l'Hospitalet (HLP) Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (HLP) Helipuerto del Hospital Sant Joan de Déu (HLP) Helipuerto Hospital Trias i Pujol (HLP) Helipuerto Hospitalario Teknon (HLP) Helipuerto nocturno de l'Aeroport d'Andorra - la Seu d'Urgell (HLP) Helipuerto Parque de Garraf-Sitges (HLP) Helipuerto Vall D'Hebron Barcelona Hospital Campus (HLP) Hospital de Igualada (HLP) Hospital de Sant Pau (HLP) Hospital Gral. de Catalunya (HLP) Hospital Gral. de Manresa (HLP) Hospital Universitario de Bellvitge (HLP) Hotel Rey Juan Carlos I (HLP) Igualada-Ódena Manresa Nou Hospital de Mataró (HLP) R.A.C.C. (HLP) Sant Martí de Sescorts (HLP) Servei d'evacuació del Circuit de Catalunya (HLP) Serveis Generals del Circuit de Catalunya (HLP)	
BILBAO AD	TEL: +34-944 869 655 / 656 / 658 E-mail: biocecops@aena.es	Helipuerto Torre Iberdrola (HLP) Hospital Cruces de Baracaldo (HLP) Iurreta (HLP)	
FUERTEVENTURA AD	TEL: +34-928 860 719 FAX: +34-928 860 836	Aeródromo de Antigua-Fuerteventura	Fuera del horario operativo de Fuerteventura AD, la ARO asignada a los aeródromos/heliportos de su responsabilidad será la de Gran Canaria AD. // Outside Fuerteventura AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Gran Canaria AD's.
GIRONA AD	TEL: +34-972 186 658 / 659 E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es	Ampuriabrava Costa Brava-Centro (HLP) Helipuerto Bombers de Camprodón (HLP) Helipuerto del Parque de Bomberos de Orriols (HLP) Helipuerto eventual del Parc de Bombers de Maçanet de la Selva (HLP) Helipuerto Fortalesa de Sant Julià de Ramis (HLP) Hospital de Cerdanya (HLP) Hospital Dr. Josep Trueta (HLP) La Cerdanya (AD/HLP) Parc de Bombers d'Olot (HLP)	
GRAN CANARIA AD	TEL: +34-928 579 087 FAX: +34-928 579 313 E-mail: lpaopcomaisaro@aena.es	Helipuerto de Artenara (HLP) Helipuerto de Palmas Port (HLP) Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (HLP) Maspalomas - El Berriel	
GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD	TEL: +34-958 245 281 FAX: +34-958 245 247 E-mail: granadacecoa@aena.es	Aeródromo de La Centenera Aeródromo Juan Espadafor Aeródromo de La Resinera Helipuerto de Los Moraillos en Jerez del Marquesado (HLP) Helipuerto de Sierra Nevada (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cazorla (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Navacaballo (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Puerto Lobo (HLP) Helipuerto Hospital Universitario San Cecilio (HLP)	
IBIZA AD	TEL: +34-971 809 248 FAX: +34-971 809 271	Cas Curedó (HLP) Helipuerto de Sa Coma (HLP) Helipuerto del Hospital de Formentera (HLP) Hospital Can Misses (HLP)	
JEREZ AD	TEL: +34-956 150 106 E-mail: coordinadoresjerez@aena.es	Aeródromo de Aerosidonia Helipuerto del Hospital de Jerez (HLP) Helipuerto del Hospital La Línea de La Concepción (HLP) Helipuerto La Almoraima (HLP) Tomás Fernández Espada	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Trebujena	
LEÓN AD	TEL: +34-987 877 700 FAX: +34-987 877 704	Aeródromo de Astorga Aeródromo de Chozas de Abajo Aeródromo de Villamarco Aeródromo de Villoldo Aeródromo Los Oteros Helipuerto C.I. Cueto (HLP) Helipuerto de Camposagrado (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Rabanal del Camino (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Tabuyo del Monte (HLP) Helipuerto de Sahechores (HLP) Helipuerto de Villaeles (HLP)	Fuera del horario operativo de León AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Asturias AD. // Outside León AD hours of operation, the ARO assigned to aeródromos/heliports of its responsibility will be Asturias AD's.
MADRID/Cuatro Vientos AD	TEL: +34-913 210 922 / 923 FAX: +34-913 210 950	Aeródromo Air Marugán Aeródromo Cerro Lindo Aeródromo de Algodor Aeródromo de Camarenilla Aeródromo de Hiedelaencina-Las Minas Aeródromo de Ocaña Aeródromo de Orgaz Aeródromo de Sigüenza Aeródromo de Taragudo Almorox - Las Tablas del Alberche Base C.I. de Lozoyuela (HLP) Casarrubios del Monte E. Castellanos-Villacastín El Tiétar Fuentemilanos Guadalupe Helipuerto Base C.I. de Las Rozas (HLP) Helipuerto Base C.I. de Morata de Tajuña (HLP) Helipuerto Base C.I. de Navas del Rey (HLP) Helipuerto Base C.I. de Valdemorillo (HLP) Helipuerto Base C.I. San Martín de Valdeiglesias (HLP) Helipuerto Base C.I. Talavera de la Reina (HLP) Helipuerto BIFOR B El Serranillo (HLP) Helipuerto C.I. Bustarviejo (HLP) Helipuerto C.I. Coca (HLP) Helipuerto C.I. de Navacerrada (HLP) Helipuerto COR-COP Toledo (HLP) Helipuerto de Guadalupe (HLP) Helipuerto de Las Casillas (HLP) Helipuerto Elevado Dirección General de Tráfico (HLP) Helipuerto Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo (HLP) Helipuerto Hospital Universitario Puerta de Hierro (HLP) Helipuerto Sanitario del Hospital del Henares (HLP) Helipuerto Sanitario Hospital del Tajo (HLP) Helipuerto Sanitario Hospital Infanta Leonor de Vallecas (HLP) Hospital Alcorcón (HLP) Hospital Doce de Octubre (HLP) Hospital Rey Juan Carlos (HLP) La Calderera La Mancha Lillo Martínamatos Robledillo de Mohernando Sto. Tomé del Puerto Torre Picasso (HLP)	
MÁLAGA/Costa del Sol AD	TEL: +34-952 048 883 FAX: +34-952 048 971	Aeródromo de la Axarquía Helicópteros Sanitarios de Marbella (HLP) Helipuerto de Hospital Valle del Guadalhorce (HLP) Helipuerto de la Base de Brica de Cártama (HLP) Helipuerto de Ronda (HLP) Helipuerto del CEDEFo de Colmenar (HLP)	
MENORCA AD	TEL: +34-971 157 138 E-mail: mahcepo@aena.es	Helipuerto de Es Mercadal (HLP) San Luis	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
PALMA DE MALLORCA AD	TEL: +34-971 789 275 / 286 / 309 FAX: +34-971 789 011	Aeródromo de Binissalem Aeródromo de Son Albert Aeródromo Petra-Pep Mercader Helipuerto del Hospital Son Espases (HLP) Mallorca/Son Bonet	
PAMPLONA AD	TEL: +34-948 168 740 FAX: +34-948 168 717 E-mail: pamplona_cecoa@aena.es	Aeródromo Lumbier Miluce (HLP)	Fuera del horario operativo de Pamplona AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD. // Outside Pamplona AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Bilbao AD's.
REUS AD	TEL: +34-977 779 804 / 885 FAX: +34-977 779 810	Aeródromo de Garcia Centre de Gestió d'Emergències 112 (HLP) Helí Montsiá-Amposta (HLP) Helipuerto del Hospital Tortosa Verge de la Cinta (HLP) Helipuerto del Hospital Universitari Sant Joan de Reus (HLP) Helipuerto Port Aventura (HLP) Hospital Universitario Joan XXIII (HLP) Mas Passamaner (HLP) Port de Tarragona (HLP)	
SABADELL AD	TEL: +34-937 282 110 FAX: +34-937 122 720 E-mail: qsaceops@aena.es	Helipuerto Complex Egara (HLP) Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (HLP) Parc Taulí (HLP) Tírvia (HLP) Tremp (HLP) Ullastrell-Teresa Vilá (HLP) Viella (HLP) Vilaller (HLP)	Emergencias: TEL: +34-937 282 112.
SALAMANCA/Matacán AD	TEL: +34-923 329 600 FAX: +34-923 329 629	Aeródromo El Salobral Aeródromo Rosinos de la Requejada Calzada de Valdunciel Helipuerto Base C.I. de Puerto el Pico (HLP) Helipuerto C.I. Cebrenos (HLP) Helipuerto C.I. Guadramiro (HLP) Helipuerto C.I. Piedralaves (HLP) Helipuerto de Burgohondo (HLP) Helipuerto de El Maíllo (HLP) Helipuerto de Villardeciervos (HLP) Helipuerto del Barco de Ávila (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca (HLP) Helipuerto El Bodón (HLP) Helipuerto Villalarbo (HLP)	Fuera del horario operativo de Salamanca/Matacán AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Madrid/Cuatro Vientos AD. // Outside Salamanca/Matacán AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Madrid/ Cuatro Vientos AD's.
SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD	TEL: +34-942 202 111 / 113 FAX: +34-942 202 153 E-mail: ceopssdr@aena.es	Aeródromo de Cillamayor Aeródromo de Herrera de Pisuerga Helipuerto de Jaedo (HLP)	
SANTIAGO/Rosalía de Castro AD	TEL: +34-981 547 563 FAX: +34-981 547 564	Aeródromo de Caldas de Reis Aeródromo de Mazaricos Aeródromo Monforte de Lemos Beariz Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (HLP) Helipuerto C.I. de Laza (HLP) Helipuerto C.I. de Marroxo (HLP) Helipuerto C.I. de O Barco (HLP) Helipuerto C.I. Portomarín (HLP) Helipuerto CEE (HLP) Helipuerto de A Merca (HLP) Helipuerto de Becerreá (HLP) Helipuerto de Castromaior (HLP) Helipuerto de Lomba (HLP) Helipuerto de Queimadelos (HLP) Helipuerto de San Xoán de Río (HLP) Helipuerto de Vilamaior (HLP) Helipuerto del Hospital Da Costa Burela (HLP) Helipuerto Hospital Universitario A Coruña (HLP) Helipuerto Nuevo Hospital de Vigo (HLP)	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Helipuerto Xurés (HLP) Rozas	
SEVILLA AD	TEL: +34-954 449 202 FAX: +34-954 449 039 E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es	Aeródromo AMR Aeródromo Hotel Hacienda Orán Aeródromo Los Alcores Altarejos-Guadalcanal Expo'92 (HLP) Helipuerto de El Pedroso (HLP) Helipuerto de Galaroza (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cabezudos (HLP) La Juliana Mafé-Gibraleón	
TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD	TEL: +34-922 635 866 / 888 FAX: +34-922 635 328	Helipuerto C.I. de La Guancha (HLP) Helipuerto Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (HLP) Hospital Universitario de Canarias (HLP)	
TENERIFE SUR AD	TEL: +34-922 759 338 FAX: +34-922 759 188	Helipuerto de Adeje (HLP)	
VALENCIA AD	TEL: +34-961 598 538 / 539 FAX: +34-961 598 537	Aeródromo de Aliaguilla Aeródromo de Pozorrubio de Santiago Aeródromo Vicente Huerta Castellón Heliplataforma Escal UGS (HLP) Helipuerto Base de extinción de incendios de Tírig (HLP) Helipuerto de Albendea (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Prado de los Esquiladores (HLP) Helipuerto de Vinarós (HLP) Requena Sotos	
VALLADOLID/ Villanubla AD	TEL: +34-983 415 503 FAX: +34-983 415 518 E-mail: vloperaciones@aena.es	El Carrascal Helipuerto Alcazarén (HLP) Helipuerto C.I. Quintanilla (HLP) Helipuerto C.I. Vivero (HLP) Helipuerto Finca Retuerta (HLP) Matilla de los Caños Torozos	Fuera del horario operativo de Valladolid/Villanubla AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Madrid/Cuatro Vientos AD. // Outside Valladolid/Villanubla AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Madrid/Cuatro Vientos AD's.
VITORIA AD	TEL: +34-945 163 518 E-mail: VITCEOPS@aena.es	Aeródromo de La Vid de Bureba Helipuerto C.I. Pradoluengo (HLP) Helipuerto de Elciego (HLP) Helipuerto de Medina de Pomar (HLP) Helipuerto Nuevo Hospital de Burgos (HLP)	Fuera del horario operativo de Vitoria AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD. // Outside Vitoria AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Bilbao AD's.
ZARAGOZA AD	TEL: +34-976 712 331 FAX: +34-976 712 412	Aeródromo de Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe Benabarre Binéfar Castejón de Monegros Helipuerto Bailo Forestal (HLP) Helipuerto DAROCA FORESTAL (HLP) Helipuerto de Alcorisa Forestal (HLP) Helipuerto EJEA FORESTAL (HLP) Helipuerto de Boltaña Forestal (HLP) Helipuerto de Plasencia Forestal (HLP) Helipuerto Peñalba Forestal (HLP) Helipuerto Teruel Forestal Blancos del Coscojar (HLP) La Nava-Corral de Ayllón Santa Cilia de Jaca Teruel Valle del Tena (HLP) Villanueva del Gállego	

El FPL se presentará a la ARO designada, según el aeródromo de que se trate, por teléfono u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente o, si no se dispone de estos medios, por radio a la dependencia ATS designada para servir al aeródromo de salida.

El piloto o su representante será el responsable de comunicar a la misma dependencia ATS donde presentó su FPL los mensajes asociados al mismo: salida (DEP), demora (DLA), cambio (CHG) o cancelación (CNL).

Una vez finalizado el vuelo, el piloto está obligado a dar aviso de llegada, personalmente o por radio, tan pronto como sea posible a la dependencia ATS del AD de llegada.

Cuando no haya dependencia ATS en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará a la dependencia ATC más cercana, o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave o a una oficina de notificación ATS designada.

Cuando no se disponga en tierra de medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada. Esta transmisión se hará a una oficina de notificación ATS designada o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave.

El incumplimiento de estas disposiciones por parte del piloto, especialmente en lo que se refiere al aviso de llegada (ARR), puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios ATS, así como operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

FPL shall be submitted to the assigned ARO, depending on the aerodrome, via telephone or by other means stated by the appropriate ATS authority or if these means are not available, by radio to the ATS unit designated to serve the aerodrome of departure.

The pilot or his representative is responsible to communicate to the same ATS unit where he submitted his FPL, the subsequent associated messages to their flight plan: departure (DEP), delay (DLA), change (CHG) or cancellation (CNL).

Once the flight has ended, it is the pilot's obligation to give notice of his arrival as soon as possible, personally or by radio, to the ATS unit of the AD of arrival.

When there is no ATS unit at the arrival aerodrome, the arrival notification will be reported to the nearest ATC Unit, or to the aeronautical station serving to the ATS unit in charge of the FIR in which aircraft is operating or to an assigned ATS reporting office.

When no means on ground are available to notify arrival messages, aircraft will broadcast immediately before landing, by radio, if possible, a message similar to an arrival report. This broadcasting will be done to an assigned ATS reporting office or to the aeronautical station serving to the ATS unit in charge of the FIR in which aircraft is operating.

Uncompliance by the pilot with the above, specially relating to arrival notification (ARR), may lead to serious inconveniences to the ATS services and unnecessary search and rescue operations.

PLANES DE VUELO

1. En lo no previsto en SERA.4001 en relación con la presentación del plan de vuelo, será de aplicación lo establecido en el anexo II, adjunto A.

El uso de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustará a lo previsto en el anexo II, adjunto B.

En las materias no reguladas en el Reglamento (CE) N° 1033/2006, de la Comisión, de 4 de julio, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase prevuelo para el cielo único europeo, el contenido del plan de vuelo, incluidos los planes de vuelo repetitivos (RPL) y el modo de completarlo, se ajustará a lo dispuesto en el anexo II, adjunto C, y su aceptación por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se regirá por lo previsto en el anexo II, adjunto D.

Además, en la cumplimentación del plan de vuelo deberá tenerse en cuenta toda restricción que figure en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior en relación con el contenido del plan de vuelo, incluidos los planes de vuelo repetitivos (RPL), el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de oficio, podrá excepcionar a los planes de vuelo realizados en vuelo para cruzar un área o una ruta en que éste sea exigible en todo caso, o a las operaciones conforme a reglas de vuelo visual u otros supuestos equiparables, del cumplimiento de alguno de los requisitos relativos al contenido del plan de vuelo y al modo de completarlo. Los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo o de los operadores de aeronaves podrán comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea su interés en la simplificación de los planes de vuelo en los supuestos que les afecten.

FLIGHT PLAN

1. In matters not provided in SERA.4001, the provisions specified in Annex II, Attachment A, shall apply to the submission of flight plans.

The use of repetitive flight plans (RPL) shall adopt the provisions specified in Annex II, Attachment B.

With regard to other matters not included under Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the Single European Sky, contents and completion of flight plans, including repetitive flight plans (RPL), shall adopt the provisions specified in Annex II, Attachment C, and their acceptance by air traffic services units, shall adopt the provisions specified in Annex II, Attachment D.

Additionally, completion of flight plans shall take into account all restrictions published in the Aeronautical Information Publication (AIP).

2. Furthermore, regarding contents of flight plans, including repetitive flight plans (RPL), the director of the National Aviation Safety Agency can, ex-officio, exempt from the compliance with any requirement on content and completion, any flight plan submitted during flight to cross an area or airway that requires such or VFR operations or any comparable event. Designated air traffic service units and aircraft operators can communicate the National Aviation Safety Agency their interest in simplifying specific flight plans.

En el procedimiento para la adopción de esta resolución se recabará el informe de los proveedores de servicios de tránsito aéreo afectados que no hayan manifestado su interés en la simplificación de los planes de vuelo y de la autoridad aeronáutica competente militar.

El informe de la autoridad aeronáutica competente militar será vinculante en lo que afecte a las bases aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil y en los aeródromos de utilización conjunta por una base aérea y un aeropuerto en los que el proveedor de servicios de tránsito aéreo sea militar, corresponde a la autoridad aeronáutica competente militar la aprobación de la separación mínima a que se refiere el apartado anterior.

La resolución que se adopte que, de ser estimatoria se publicará en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), garantizará que el contenido mínimo del plan de vuelo y el modo de completarlo permite la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

3. El plazo para dictar la resolución prevista en el apartado anterior será de 6 meses a partir del día siguiente al de adopción del acuerdo de iniciación. Transcurrido dicho plazo, los interesados en el procedimiento podrán entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo, de conformidad con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre.

Contenido del plan de vuelo

- a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad competente considere pertinentes:

- 1) Identificación de aeronave;
- 2) Reglas de vuelo y tipo de vuelo;
- 3) Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta;
- 4) Equipo;
- 5) Aeródromo o lugar de operaciones de salida;
- 6) Hora prevista de fuera calzos;
- 7) Velocidades de crucero;
- 8) Niveles de crucero;
- 9) Ruta que ha de seguirse;
- 10) Aeródromo o lugar de operaciones de destino y duración total prevista;
- 11) Aeródromos o lugar de operaciones de alternativa;
- 12) Autonomía;
- 13) Número total de personas a bordo;
- 14) Equipo de emergencia y de supervivencia;
- 15) Otros datos.

- b) Para los planes de vuelo presentados durante el vuelo, el contenido mínimo que debe ser transmitido en frecuencia incluirá los siguientes conceptos:

IFR:

- 1) Identificación de aeronave;
- 2) Tipo de aeronave;
- 3) Aeródromo o lugar de operaciones de salida;
- 4) Punto de notificación de entrada, hora estimada y nivel de vuelo;
- 5) Ruta;
- 6) Aeródromo de destino.

VFR:

- 1) Identificación de aeronave;
- 2) Tipo de aeronave;
- 3) Aeródromo o lugar de operaciones de salida;
- 4) Punto de notificación de entrada, hora estimada y altitud/nivel de vuelo;
- 5) Aeródromo de destino;

In order to adopt this resolution, reports from affected air traffic service providers that had not state their interest in simplified flight plans and from the competent military aeronautical authority.

Report from the competent military authority is binding regarding air bases and military aerodromes opened to civil traffic and the aerodromes used jointly by an air base and an airport where the air traffic service provider is a military unit, the approval of the minimum separation provided in the precedent paragraph, correspond to the competent military aeronautical authority.

The adopted resolution, published in the Aeronautical Information Publication (AIP) if estimated, ensures that a minimum content and completion of flight plans allow the provision of air traffic services.

3. The above resolution shall be established 6 months from the day after adoption of the initiation agreement. From that date, all interests should be considered dismissed by administrative silence in accordance with Article 25 of the Law 39/2015 of 1 October.

Contents of a flight plan

- a) A flight plan shall contain information regarding such of the following items as are considered relevant by the competent authority:

- 1) Aircraft identification;
- 2) Flight rules and type of flight;
- 3) Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category;
- 4) Equipment;
- 5) Departure aerodrome or operating site;
- 6) Estimated off-block time;
- 7) Cruising speed(s);
- 8) Cruising level(s);
- 9) Route to be followed;
- 10) Destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time;
- 11) Alternate aerodrome(s) or operating site(s);
- 12) Endurance;
- 13) Total number of persons on board;
- 14) Emergency and survival equipment;
- 15) Other information.

- b) For flight plans filed in flight, the minimum content to be transmitted on frequency will include the following items:

IFR:

- 1) Aircraft identification;
- 2) Type of aircraft;
- 3) Departure aerodrome or operating site;
- 4) Entry reporting point, estimated time and flight level;
- 5) Route;
- 6) Destination aerodrome.

VFR:

- 1) Aircraft identification;
- 2) Type of aircraft;
- 3) Departure aerodrome or operating site;
- 4) Entry reporting point, estimated time and altitude/flight level;
- 5) Destination aerodrome;

- 6) Aeródromo o lugar de operaciones alternativo;
- 7) Tiempo estimado para arribada;
- 8) Autonomía;
- 9) Personas a bordo.

El aeródromo o lugar de operaciones de salida indicado será el lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo. Además, la información que deberá suministrarse, en lugar de la hora prevista de fuera calzos, será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

Modo de completar el plan de vuelo

- a) 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.
- b) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

Cambios en el plan de vuelo

- a) A reserva de lo dispuesto en SERA.8020 b), todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- b) La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía de combustible o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

Expiración del plan de vuelo

- a) Se dará aviso de llegada, personalmente, por radiotelefonía, por enlace de datos, o por otros medios, según prescriba la autoridad competente, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.
 - 1) No se requerirá la presentación de un informe de llegada tras aterrizar en un aeródromo en el que los servicios de tránsito aéreo se proporcionan a condición de que la comunicación por radio o las señales visuales indiquen que el aterrizaje ha sido observado.
- b) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- c) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo o lugar de operaciones de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.
- d) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo o lugar de operaciones de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible,

- 6) Alternate aerodrome or operating site;
- 7) Estimated time of arrival;
- 8) Endurance;
- 9) Persons on board.

The departure aerodrome or operating site to be provided will be the location from which, if required, the supplementary information concerning the flight can be obtained. In addition, the information to be provided in lieu of the estimated off-block time, shall be the time over the first point of the route to which the flight plan refers to.

Completion of a flight plan

- a) A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including 'Alternate aerodrome(s) or operating site(s)' regarding the whole route or the part thereof for which the flight plan is submitted.
- b) It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the competent authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

Changes to a flight plan

- a) Subject to the provisions of SERA.8020 (b) all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.
- b) Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of people carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

Closing a flight plan

- a) An arrival report shall be given in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority as soon as possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining part of a flight to the destination aerodrome.
 - 1) Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.
- b) When a flight plan has been submitted only in respect of a part of a flight, other than the remaining part of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.
- c) When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.
- d) When communication measures at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services

un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

- e) Los informes de llegada hechos por las aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:
- 1) Identificación de la aeronave;
 - 2) Aeródromo o lugar de operaciones de salida;
 - 3) Aeródromo o lugar de operaciones de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo o lugar de operaciones de destino);
 - 4) Aeródromo o lugar de operaciones de llegada;
 - 5) Hora de llegada.

Aviso de llegada a efectos de expiración del plan de vuelo

Además de los medios de confirmación previstos en SERA.4020, se podrá utilizar cualquier otro medio para dar aviso de la llegada siempre que reúna los siguientes requisitos:

- a) Sea aceptado por los proveedores designados de los servicios de tránsito aéreo y así esté recogido en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).
- b) Garantice que el proveedor de servicios de tránsito aéreo que debe recibir el aviso de llegada puede confirmar su recepción.
- c) Asegure que la comunicación sea inequívocamente procedente de la aeronave en cuestión.

TIEMPO DE PRESENTACIÓN

Planes de vuelo no afectados por el IFPS (VFR y OAT).

A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo con la antelación que se indica a continuación.

- 1) Vuelo VFR desde aeródromo no controlado:
 - a) antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta;
 - b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control de tránsito aéreo.
- 2) Vuelo VFR desde aeródromo controlado:
 - a) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo con servicio H24;
 - b) Por lo menos 30 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo sin servicio H24.

Planes de vuelo afectados por el IFPS (IFR/GAT).

- 1) Vuelo IFR desde aeródromo no controlado:
 - a) antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta.
 - b) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y está sujeto a control de afluencia;
 - c) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y no está sujeto a control de afluencia.
- 2) Vuelo IFR desde aeródromo controlado:
 - a) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si el vuelo está sujeto a control de afluencia;
 - b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si el vuelo no está sujeto a control de afluencia.

NOTA: 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 EOBT pero no más de 120 horas. La fecha del vuelo se debe incluir en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo mediante el indicador "DOF/" (fecha del vuelo).

unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

- e) Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:
- 1) Aircraft identification;
 - 2) Departure aerodrome or operating site;
 - 3) Destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
 - 4) Arrival aerodrome or operating site;
 - 5) Time of arrival.

Arrival notification for closing a flight plan

In addition to the reporting means specified in SERA.4020, any other means can be used to submit an arrival notification provided they meet the following requirements:

- a) It is accepted by the designated air traffic service units and it is published in the Aeronautical Information Publication (AIP).
- b) It ensures that the air traffic service unit that receives the arrival report can confirm receipt.
- c) It ensures that such communication has unmistakably been submitted from the concerned aircraft.

SUBMISSION TIME

Flight plans not affected by the IFPS (VFR and OAT).

Unless the appropriate ATS authority prescribes otherwise, when air traffic services are requested, a flight plan will be submitted with the following time in advance:

- 1) VFR departing from non controlled aerodrome:
 - a) before departure if only flight information and alert services are requested.
 - b) at least 60 minutes before EOBT if air traffic control service are requested.
- 2) VFR departing from controlled aerodrome:
 - a) at least 60 minutes before EOBT if departing from an aerodrome with H24 service.
 - b) at least 30 minutes before EOBT if departing from an aerodrome without H24 service.

Flight plans affected by the IFPS (IFR/GAT).

- 1) IFR flights from non controlled aerodrome:
 - a) before departure if only flight information and alert services are requested.
 - b) at least 3 hours before EOBT if air traffic control service or advisory service is requested and is affected by flow control.
 - c) at least 60 minutes before EOBT if air traffic control service or advisory service is requested and is not affected by flow control.
- 2) IFR flights from controlled aerodrome:
 - a) at least 3 hours before EOBT if the flight is affected by air traffic flow measures;
 - b) at least 60 minutes before EOBT if the flight is not affected by air traffic flow measures.

NOTE: All flights operating in its entirety within EUR Region (including Canary Islands), may submit the flight plan with more than 24 hours in advance of the EOBT, but not over 120 hours. The date of the flight must be stated by using the "DOF/" (date of flight) indicator in field 18 of the flight plan form.

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

Síganse con exactitud los formatos establecidos y la manera de indicar los datos.

Comiéntese insertando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.

Insértense siempre las horas con 4 cifras UTC.

Insértense las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).

Espacio sombreado que precede a la casilla 3: para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar mensajes de plan de vuelo.

NOTA: 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.

INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS ATS

Complétense las casillas 7 a 18 como se indica a continuación.

Complétense también la casilla 19 como se indica a continuación, cuando así esté previsto en la normativa de aplicación, lo requiera el proveedor designado para la prestación de los servicios de tránsito aéreo o cuando se considere necesario.

NOTA 1: Los números de las casillas del formulario no son consecutivos, ya que corresponden a los números de los Tipos de campo de los mensajes ATS.

NOTA 2: 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 se documentan en la publicación de información aeronáutica pertinente.

CASILLA 7: Identificación de la aeronave (máximo 7 caracteres).

Insértense 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) 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 (p. ej. KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25).

O,

b) La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (por ejemplo EIAKO, 4XBCD, N2567GA) cuando:

- 1.- el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., BLIZZARD CGAJS);
- 2.- la aeronave no esté equipada con radio.

O,

c) Las marcas de matrícula o distintivo de llamada radiotelefónico táctico cuando se trate de aeronaves militares en vuelos nacionales.

INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE FLIGHT PLAN FORM

Follow exactly the stated formats and manner of specifying data.

Start inserting data in the first space provided. Where excess space is available leave unused spaces blank.

Insert all clock times in 4 figures UTC.

Insert all estimated elapsed times in 4 figures (hours and minutes).

Shaded area preceding item 3: to be completed by ATS and COM services, unless the responsibility of originating flight plan messages has been delegated.

NOTE: The term "aerodrome" where used in the flight plan is intended to cover also sites other than aerodromes which may be used by certain types of aircraft, e. g. helicopters or balloons.

INSTRUCTIONS FOR INSERTION OF ATS DATA

Complete items 7 to 18 as indicated hereunder.

Complete also item 19 as indicated hereunder, when it is planned in the applicable regulation, when so required by the designated provider of air traffic services, or when otherwise deemed necessary.

NOTE 1: Item numbers on the form are not consecutive, as they correspond to Field Type numbers in ATS messages.

NOTE 2: Air traffic services data systems may impose communications or processing constraints on information in filed flight plans. Possible constraints may, for example, be limits with regard to item length, number of elements in the route item or total flight plan length. Significant constraints are documented in the relevant Aeronautical Information Publication.

ITEM 7: Aircraft identification (maximum 7 characters).

Insert one of the following aircraft identifications, not exceeding 7 alphanumeric characters and without hyphens and symbols:

a) The ICAO designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft will consist of the ICAO telephony designator for the operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25).

OR,

b) The nationality or common mark and the registration mark of the aircraft (e.g. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), when:

- 1.- the radiotelephony call sign to be used by the aircraft consists of this identification alone (e.g. CGAJS) or is preceded by the ICAO telephony designator for the aircraft operating agency (e.g. BLIZZARD CGAJS);
- 2.- the aircraft is not equipped with radio.

OR,

c) The registration mark or the radiotelephony call sign when military aircraft on domestic flights are concerned.

NOTA 1: Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen II, Capítulo 5 de la OACI y en libro cuarto del Reglamento de la Circulación Aérea. Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Doc. 8585, "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos".

NOTA 2: Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7 "Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves", Capítulo 2, de la OACI.

CASILLA 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo (1 ó 2 caracteres).

REGLAS DE VUELO:

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

- 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 (1). **O**
- Z** si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo (1).

(1) Indíquese en la casilla 15 el punto, o puntos, en los cuales se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

TIPO DE VUELO:

Insértese una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo:

- 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.

Indíquese en la casilla 18 el estado de un vuelo después del indicador STS, o cuando sea necesario para señalar otros motivos para manejo específico por los ATS, indíquese el motivo en la casilla 18, a continuación del indicador RMK.

CASILLA 9: Número y tipo de aeronaves y categoría de estela turbulenta.

NÚMERO DE AERONAVES (1 ó 2 caracteres):

Insértese el número de aeronaves, si se trata de más de una.

TIPO DE AERONAVE (2 a 4 caracteres):

Insértese el designador apropiado, según se especifica en el Doc. 8643 de la OACI, "Designadores de Tipos de Aeronave".

O, si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo, **insértese** ZZZZ e indíquese en la casilla 18 el número(s) y tipo(s) de aeronaves, precedidos de TYP/.

CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA (1 carácter):

Insértese una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

NOTE 1: Provisions for the use of radiotelephony call signs are contained in ICAO Annex 10 "Aeronautical Telecommunications", Volume II, Chapter 5 and in the fourth book of the Reglamento de la Circulación Aérea. ICAO designators and telephony designators for aircraft operating agencies are contained in Doc. 8585, "Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services".

NOTE 2: Standards for nationality, common and registration marks to be used are contained in ICAO Annex 7 "Aircraft Nationality and Registration Marks", Chapter 2.

ITEM 8: Flight rules and type of flight (1 or 2 characters).

FLIGHT RULES:

Insert one of the following letters to denote the category of flight rules with which the pilot intends to comply:

- I** if it is intended that the entire flight will be operated under IFR.
- V** if it is intended that the entire flight will be operated under VFR.
- Y** if the flight initially will be operated under IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules (1). **O**
- Z** if the flight initially will be operated under VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules (1).

(1) Specify in item 15 the point or points where a change of flight rules is planned.

TYPE OF FLIGHT:

Insert one of the following letters to denote the type of flight, when so required by the designated provider of air traffic service:

- S** if scheduled air service.
- N** if non-scheduled air transport operation.
- G** if general aviation.
- M** if military.
- X** if other than any of the defined categories above.

Specify status of a flight following the STS indicator in Item 18, or when necessary to notify other reasons for specific handling by ATS, indicate the reason following the RMK indicator in Item 18.

ITEM 9: Number and type of aircraft and wake turbulence category.

NUMBER OF AIRCRAFT (1 or 2 characters):

Insert the number of aircraft, if more than one.

TYPE OF AIRCRAFT (2 to 4 characters):

Insert the appropriate designator as specified in ICAO Doc. 8643, "Aircraft Type Designators".

Or, if no such designator has been assigned, or in case of formation flights comprising more than one type, **insert** ZZZZ, and specify in item 18, the number(s) and type(s) of aircraft preceded by TYP/.

WAKE TURBULENCE CATEGORY (1 character):

Insert an oblique stroke followed by one of the following letters to indicate the wake turbulence category of the aircraft:

- **J** SUPER, exclusiva para las aeronaves Airbus A380-800.
- H** PESADA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kg o más.
- M** MEDIA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 kg pero más de 7.000 kg.
- L** LIGERA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kg o menos.

- J** SUPER, for Airbus A380-800 aircraft only.
- H** HEAVY, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136,000 kg or more.
- M** MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136,000 kg but more than 7,000 kg.
- L** LIGHT, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7,000 kg or less.

CASILLA 10: Equipo y capacidades.

Se entiende por capacidades los siguientes elementos:

- la presencia del equipo adecuado y en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- que el equipo y capacidades se correspondan con las titulaciones de la tripulación de vuelo; y
- cuando sea aplicable, la autorización de la autoridad correspondiente.

ITEM 10: Equipment and capabilities.

Capabilities comprise the following elements:

- the presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;
- that equipment and capabilities are commensurate with flight crew qualifications; and
- where applicable, the authorization from the appropriate authority.

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

Radiocommunication equipment, navigation and approach aid equipment and capabilities.

Insértese una letra como sigue:

Insert one letter as follows:

- N** si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para y la aproximación para la ruta considerada, o si el equipo no funciona, o
- S** si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayudas para la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona (ver Nota 1),

- N** if no COM/NAV approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable, or
- S** if standard COM/NAV approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable (see Note 1),

y / o

and / or

Insértese una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación disponibles y en funcionamiento:

Insert one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV and navigation and approach aid equipment and capabilities available:

- A** Sistema de aterrizaje GBAS
- B** LPV (APV con SBAS)
- C** LORAN C
- D** DME
- E1** FMC WPR ACARS
- E2** D-FIS ACARS
- E3** PDC ACARS
- F** ADF
- G** GNSS (véase Nota 2)
- H** HF RTF
- I** Navegación inercial
- J1** CPDLC ATN VDL Modo 2 (ver Nota 3)
- J2** CPDLC FANS 1/A HFDL
- J3** CPDLC FANS 1/A VDL Modo A
- J4** CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2
- J5** CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MSAT)
- J7** CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K** MLS
- L** ILS
- M1** ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2** ATC RTF (MTSAT)
- M3** ATC RTF (Iridium)
- O** VOR
- P1-P9** Reservado para RCP
- R** Aprobación PBN (ver Nota 4)
- T** TACAN
- U** UHF RTF

- A** GBAS landing system
- B** LPV (APV with SBAS)
- C** LORAN C
- D** DME
- E1** FMC WPR ACARS
- E2** D-FIS ACARS
- E3** PDC ACARS
- F** ADF
- G** GNSS (see Note 2)
- H** HF RTF
- I** Inertial navigation
- J1** CPDLC ATN VDL Mode 2 (see Note 3)
- J2** CPDLC FANS 1/A HFDL
- J3** CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
- J4** CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5** CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MSAT)
- J7** CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K** MLS
- L** ILS
- M1** ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2** ATC RTF (MTSAT)
- M3** ATC RTF (Iridium)
- O** VOR
- P1-P9** Reserved for RCP
- R** PBN approved (see Note 4)
- T** TACAN
- U** UHF RTF

- V** VHF RTF
- W** Aprobación RVSM (ver Nota 5)
- X** Aprobación MNPS (ver Nota 6)
- Y** VHF con capacidad de espaciado entre canales de 8,33 kHz. (ver Nota 8)
- Z** Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (ver Nota 7)

Cualquier otro carácter alfanumérico que no figure anteriormente está reservado.

NOTA 1: Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo prescriba alguna otra combinación.

NOTA 2: Si se usa la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, cualesquiera que sean, se especifican en la casilla 18 a continuación del indicador NAV/ y separados por un espacio.

NOTA 3: Véase el documento sobre Requisitos de Interoperabilidad Estándar para ATN Baseline 1 RTCA/EUROCAE (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) para servicios de enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófono de control de tránsito aéreo.

NOTA 4: Si se utiliza la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especificarán en la casilla 18 después del indicador PBN/. El Manual de Navegación Basada en la Performance (PBN), Doc. 9613 de la OACI, contiene material de orientación (guía) con respecto a la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.

NOTA 5: La inclusión de la letra W indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo RVSM. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

Los explotadores de vuelos en formación de aeronaves de Estado no insertarán la letra W en la casilla 10 del formulario del plan de vuelo OACI, sea cual fuere la situación de aprobación RVSM de las aeronaves en cuestión. Cuando tengan la intención de efectuar operaciones dentro del espacio aéreo RVSM como tránsito aéreo general (GAT), insertarán STS/NONRVSM en la casilla 18 del mencionado formulario.

NOTA 6: La inclusión de la letra X indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo MNPS. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

NOTA 7: Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT/, según corresponda.

Los explotadores de aeronaves con aprobación P-RNAV, que únicamente usen el VOR/DME para determinación de 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, precedido del indicador NAV/.

NOTA 8: La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamientos.

NOTA 9: Para vuelos realizados total o parcialmente en el espacio aéreo EUR donde está disponible ATN B1 CPDLC pero para los cuales se ha otorgado una exención a la aeronave, la letra Z se incluirá en la casilla 10 y el indicador DAT/CPDLCX en la casilla 18 del plan de vuelo.

Equipo y capacidades de vigilancia

Insértese N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona.

O,

- V** VHF RTF
- W** RVSM approved (see Note 5)
- X** MNPS approved (see Note 6)
- Y** VHF with 8.33 channel spacing capability (see Note 8)
- Z** Other equipment carried or other capabilities (see Note 7)

Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

NOTE 1: If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the designated provider of air traffic service.

NOTE 2: If the letter G is used, the types of external GNSS augmentations, whatever these may be, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space.

NOTE 3: See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services/air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.

NOTE 4: If the letter R is used, the performance-based navigation levels that can be met are specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance-based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-based navigation (PBN) Manual, ICAO Doc.9613.

NOTE 5: Inclusion of the letter W indicates that the aircraft has been approved for flying in RVSM airspace. The aircraft registration must be inserted in Item 18 preceded by REG/.

Operators of flights in formation of State aircraft shall not insert the letter W in Item 10 of the ICAO flight plan form, whichever the RVSM approval situation of these aircraft is. When having the intention to operate within RVSM airspace as general air traffic (GAT), they shall insert STS/NONRVSM in Item 18 of the aforementioned form.

NOTE 6: Inclusion of the letter X indicates that the aircraft has been approved for flying in MNPS airspace. The aircraft registration must be inserted in Item 18 preceded by REG/.

NOTA 7: If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/, as appropriate.

Aircraft operators with P-RNAV approval, which only use VOR/DME for the determination of position, must insert the letter Z in Item 10 of the flight plan and the EURPRNAV descriptor in Item 18 of the flight plan, preceded by the NAV/ indicator.

NOTE 8: Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.

NOTE 9: For flights conducted wholly or partly in the EUR airspace where ATN B1 CPDLC is available but for which the aircraft has been granted an exemption, the letter Z shall be included in item 10 and the indicator DAT/CPDLCX shall be included in item 18 of the flight plan.

Surveillance equipment and capabilities

Insert N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable.

O,

Insértese una o más de las siguientes letras, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia, en funcionamiento, a bordo:

SSR en Modos A y C

- A Transpondedor – Modo A (4 dígitos - 4096 códigos)
- C Transpondedor – Modo A (4 dígitos - 4096 códigos) y Modo C

SSR en Modo S

- E Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B).
- H Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de vigilancia mejorada.
- I Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, pero no capacidad de altitud de presión.
- L Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión, capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada.
- P Transpondedor – Modo S, incluyendo altitud de presión pero no capacidad de identificación de aeronave.
- S Transpondedor – Modo S, incluyendo tanto la capacidad de identificación de aeronave como altitud de presión.
- X Transpondedor – Modo S, sin capacidad de identificación de aeronave ni de altitud de presión.

NOTA: La capacidad de vigilancia aumentada es la capacidad de la aeronave para transmitir datos en enlace descendente extraídos de la aeronave a través del transpondedor Modo S.

ADS-B

- B1 ADS-B con capacidad de transmisión 1090 MHz ADS-B dedicada.
- B2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción 1090 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.

Los caracteres alfanuméricos no indicados anteriormente están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

NOTA: Las aplicaciones de vigilancia adicionales deberían indicarse en la casilla 18 a continuación del indicador SUR/.

CASILLA 13: Aeródromo de salida y hora (8 caracteres):

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se indica en el Doc. 7910 de la OACI, "Indicadores de Lugar",

o, si no se ha asignado indicador de lugar,

insértese ZZZZ, e **indíquese**, en la casilla 18, el nombre y lugar del aeródromo precedido de DEP/,

o, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/ ..., si la aeronave no ha despegado del aeródromo,

Insert one or more of the following letters, to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

SSR Modes A and C

- A Transponder – Mode A (4 digits - 4096 codes)
- C Transponder – Mode A (4 digits - 4096 codes) and Mode C

SSR Mode S

- E Transponder – Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability.
- H Transponder – Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability.
- I Transponder – Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability.
- L Transponder – Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability.
- P Transponder – Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability.
- S Transponder – Mode S, including both pressure-altitude and aircraft identification capability.
- X Transponder – Mode S, with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability.

NOTE: Increased surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a Mode S Transponder.

ADS-B

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capability.
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability
- U1 ADS-B "out" capability using UAT.
- U2 ADS-B "out" and "in" capability using UAT.
- V1 ADS-B "out" capability using VDL Mode 4.
- V2 ADS-B "out" and "in" capability using VDL Mode 4.

ADS-C

- D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities.
- G1 ADS-C with ATN capabilities.

Alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Example: ADE3RV/HB2U2V2G1

NOTE: Additional surveillance applications should be listed in Item 18 following the SUR/ indicator.

ITEM 13: Departure aerodrome and time (8 characters):

Insert the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome, as specified in ICAO Doc. 7910, "Location Indicators",

or, if no location indicator has been assigned,

insert ZZZZ, and **specify**, in item 18, the name and location of the aerodrome preceded by DEP/,

or, the first point of the route or the marker radio beacon preceded by DEP/ ..., if the aircraft has not taken off from the aerodrome,

o, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, **insértese** AFIL, e **indíquese** en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/,

luego, sin ningún espacio,

insértese para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT),

o, 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.

Insértese la primera velocidad de crucero como en (a) y el primer nivel de crucero como en (b), sin espacio alguno entre ellos, **luego**, siguiendo la flecha, **insértese** la descripción de la ruta, como en (c).

a) Velocidad de Crucero (máximo 5 caracteres):

Insértese la *velocidad verdadera*, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de:

- *Kilómetros por hora*, mediante la letra K seguida de 4 cifras (ejemplo: K0830); o
- *Nudos*, mediante la letra N seguida de 4 cifras (ejemplo: N0485); o
- *Número de Mach verdadero*, cuando el proveedor designado para la prestación del servicio 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).

b) Nivel de Crucero (máximo 5 caracteres):

Insértese el *nivel de crucero* proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de:

- *Nivel de vuelo*, expresado mediante una F seguida de 3 cifras (ejemplos, F085; F330); o
- *Nivel métrico normalizado en decenas de metros*, expresado mediante una S seguida de 4 cifras, cuando lo indique el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo (ejemplo: S1130); o
- *Altitud en centenas de pies*, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (ejemplos: A045; A100); o
- *Altitud en decenas de metros*, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (ejemplo: M0840); o
- respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel y/o reglas de vuelo):

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas:

Insértese, el designador de la primera ruta ATS, si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella,

o, si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS ni conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS;

luego insértese cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS (1) y/o cambiar de reglas de vuelo.

(1): 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.

Seguido, en cada caso, o del designador del próximo tramo de ruta ATS, incluso si es el mismo que el precedente,

o de DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

or, if the flight plan is received from an aircraft in flight, **insert** AFIL, and **specify**, in item 18, the ICAO four letter location indicator of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/,

then, without a space,

insert for a flight plan submitted before departure, the estimated off-block time (EOBT),

or, for a flight plan received from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.

ITEM 15: Route.

Insert the first cruising speed as in (a) and the first cruising level as in (b), without a space between them, **then**, following the arrow, **insert** the route description as in (c).

a) Cruising Speed (maximum 5 characters):

Insert the *true airspeed* for the first or the whole cruising portion of the flight, in terms of:

- *Kilometres per hour*, expressed as K followed by 4 figures (e.g. K0830); or
- *Knots*, expressed as N followed by 4 figures (e.g. N0485); or
- *True Mach number*, when so prescribed by the designated provider of air traffic service, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 figures (e.g. M082).

b) Cruising Level (maximum 5 characters):

Insert the planned *cruising level* for the first stage or the whole portion of the route to be flown, in terms of:

- *Flight level*, expressed as F followed by 3 figures (e.g. F085; F330); or
- *Standard metric level in tens of metres*, expressed as S followed by 4 figures, when so prescribed by the designated provider of air traffic service (e.g. S1130); or
- *Altitude in hundreds of feet*, expressed as A followed by 3 figures (e.g. A045; A100); or
- *Altitude in tens of metres*, expressed as M followed by 4 figures (e.g. M0840); or
- for *uncontrolled VFR flights*, the letters VFR.

c) Route (including changes of speed, level and/or flight rules):

Flights along designated ATS routes:

Insert, the designator of the first ATS route, if the departure aerodrome is located on, or connected to the ATS route,

or, if the departure aerodrome is not on, or connected to the ATS route, the letters DCT followed by the point of joining the first ATS route, followed by the designator of the ATS route;

then insert each point at which either a change of speed and/or level is planned to commence, or a change of ATS route (1), and/or a change of flight rules is planned.

(1): When a transition is planned between a lower and an upper ATS route and the routes are oriented in the same direction, the point of transition does not need to be inserted.

Followed in each case by the designator of the next ATS route segment, even if the same as the previous one,

or by DCT, if the flight to the next point will be outside of a designated route, unless both points are defined by geographical coordinates.

Vuelos fuera de las rutas ATS designadas:

Insértese 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 requieran el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo,

defínase la derrota de 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. Para los vuelos que operen 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.

Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección norte-sur, defínase derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

Insértese DCT entre puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.

Úsese solamente la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 6), a continuación, y **sepárese** cada elemento con un espacio.

1) Ruta ATS (2 a 7 caracteres).

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).

Para planes de vuelo IFR/GAT que despeguen de cualquier aeródromo español, el primer campo de la ruta (después de indicar el grupo velocidad/nivel de vuelo) debe ser el siguiente:

- El nombre en clave del primer punto significativo de la SID utilizada.
- 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.

El campo ruta no debe incluir nunca las siglas SID/STAR, ni las descripciones de las mismas. Esta Instrucción se establece debido a requisitos operativos del IFPS.

2) Punto importante (2 a 11 caracteres).

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (ejemplo: LN, MAY, HADDY), o, si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

- *Grados solamente* (7 caracteres): 2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguido de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 46N078W.
- *Grados y minutos* (11 caracteres): 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, por ejemplo 4620N 07805W.

Flights outside designated ATS routes:

Insert points normally not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM) apart, including each point at which a change of speed or level, a change of track, or a change of flight rules is planned,

or, when required by the designated provider of air traffic service,

define the track of flights operating predominantly in an East-West direction between 70°N and 70°S by reference to significant points formed by the intersections of half or whole degrees of latitude with meridians spaced at intervals of 10° of longitude. For flights operating in areas outside those latitudes, the tracks shall be defined by significant points formed by the intersection of parallels of latitude with meridians normally spaced at 20° of longitude. The distance between significant points shall, as far as possible, not exceed one hour's flight time. Additional significant points shall be established as deemed necessary.

For flights operating predominantly in a North-South direction, define tracks by reference to significant points formed by the intersection of whole degrees of longitude with specified parallels of latitude which are spaced at 5°.

Insert DCT between successive points unless both points are defined by geographical coordinates or by bearing and distance.

Use only the conventions in 1) to 6) below and **separate** each sub-item by a space.

1) ATS Route (2 to 7 characters).

The coded designator assigned to the route or route segment including, where appropriate, the coded designator assigned to the standard departure or arrival route (e.g.: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

For IFR/GAT flight plans departing from any Spanish aerodrome, the first field of the route (after indicating the speed/flight level group) must be the following:

- The designator of the first significant point of the SID used.
- Where no SID is published for the aerodrome of departure, then the significant point where the first ATS route is joined. This point can be preceded by the DCT indicator.

The route item shall never include the terms SID/STAR nor their descriptions. This instruction is due to IFPS operating requirements.

2) Significant Point (2 to 11 characters).

The coded designator (2 to 5 characters) assigned to the point (e.g. LN, MAY, HADDY), or, if no coded designator has been assigned, one of the following ways:

- *Only degrees* (7 characters): 2 figures describing latitude in degrees, followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 3 figures describing longitude in degrees, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 46N078W.
- *Degrees and minutes* (11 characters): 4 figures describing latitude in degrees and in tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N 07805W.

– *Marcación y distancia con respecto a una ayuda para la navegación:* 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 marinas. 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; por ejemplo, un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR “DUB” de 40 NM, debería indicarse así: DUB180040.

3) Cambio de velocidad o de nivel (máximo 21 caracteres).

El punto en el cual esté previsto cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel para comenzar, expresado exactamente como en 2) anterior, seguido de una barra oblicua y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresados exactamente como en a) y b) anteriores, sin un espacio entre ellos, aún cuando solamente se cambie uno de estos elementos.

Ejemplos: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

4) Cambio de reglas de vuelo (máximo 3 caracteres).

El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) ó 3) anteriores, seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes:

VFR si es de IFR a VFR

IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

5) Cambio de tipo de vuelo (GAT/OAT).

El IFPS procesa la parte GAT de planes de vuelo mixtos GAT/OAT (Civil/Militar) cuando éstos afecten al área ECAC. Deberá indicarse el punto de cambio de OAT a GAT o viceversa de la manera siguiente: “Punto de cambio/GAT” ó “Punto de cambio/OAT”.

Ejemplos: N0400F280...NTM/OAT TB6
N0460F370...TB6 NTM/GAT UR110

El IFPS asume que todos los planes de vuelo comienzan con control aéreo civil (GAT), a menos que se indique un cambio a GAT posteriormente en la ruta. En este caso asume que todo el tramo anterior al cambio en la ruta es OAT.

6) Ascenso en crucero (máximo 28 caracteres).

La letra C, seguida de una barra oblicua; luego el punto en el cual esté previsto iniciar el ascenso en crucero, expresado como en 2) anterior, seguido de una barra oblicua; luego la velocidad que se piense mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en a) anterior, seguida de los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero, cada nivel expresado exactamente como en b) anterior, o el nivel sobre el cual el ascenso en crucero esté previsto, seguido de las letras PLUS, sin un espacio entre ellos.

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

– *Bearing and distance from a navigation aid:* The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, true degrees may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros; e.g. a point 180° magnetic at a distance of 40 NM from VOR “DUB”, should be expressed as: DUB180040.

3) Change of speed or level (maximum 21 characters).

The point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence, expressed exactly as in 2) above, followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level, expressed exactly as in a) and b) above, without a space between them, even when only one of these quantities will be changed.

Examples: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

4) Change of flight rules (maximum 3 characters).

The point at which the change of flight rules is planned, expressed exactly as in 2) or 3) above as appropriate, followed by a space and one of the following:

VFR if from IFR to VFR

IFR if from VFR to IFR

Examples: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

5) Changes in the type of flight (GAT/OAT).

IFPS processes the GAT part of mixed GAT/OAT flight plans (Civil/Military), when these affect the ECAC area.

A change from OAT to GAT or vice versa must be indicated as follows: “significant point/GAT” or “significant point/OAT”.

Examples: N0400F280...NTM/OAT TB6
N0460F370...TB6 NTM/GAT UR110

The IFPS assumes that all flight plans begin with civil air control (GAT), unless a change to GAT is indicated later in the route. In this case it assumes that every segment in the route prior to the change was OAT.

6) Cruise climb (maximum 28 characters).

The letter C followed by an oblique stroke; then the point at which cruise climb is planned to start, expressed exactly as in 2) above, followed by an oblique stroke; then the speed to be maintained during cruise climb, expressed exactly as in a) above, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb, each level expressed exactly as in b) above, or the level above which cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without a space between them.

Examples: 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 (8 caracteres). (1)

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se indica en el Doc. 7910 "Indicadores de Lugar" de la OACI,

o, si no se ha asignado indicador de lugar,

insértese ZZZZ e indíquese en la casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/.

Después, sin dejar un espacio,

insértese la duración total prevista.

(1): 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.

Insértese el (los) indicador(es) de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en el Doc. 7910 "Indicadores de lugar" de la OACI, separados por un espacio,

o, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de destino,

insértese ZZZZ e indíquese en la casilla 18 el nombre y lugar de los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/.

CASILLA 18: Otros datos.

NOTA: El uso de indicadores que no se incluyan en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Los guiones o barras oblicuas sólo deberían usarse como se estipula a continuación.

Insértese 0 (cero) si no hay otros datos,

o cualquier otra información necesaria en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación, seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

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/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, por ejemplo misión de búsqueda y salvamento, como sigue:

- ALTRV: para un vuelo operado de acuerdo con una reserva de altitud;
- ATFMX: para un vuelo exento de medidas ATFM autorizadas por el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo;
- FFR: extinción de incendios;
- FLTCK: vuelo de calibración de ayudas a la navegación;
- HAZMAT: para un vuelo que transporta mercancías peligrosas;
- HEAD: vuelo con tratamiento de jefe de estado;
- HOSP: vuelo médico específicamente declarado por la autoridades sanitarias;
- HUM: vuelo que opera por razones humanitarias;
- MARSAs: vuelo para el que una entidad militar asume la responsabilidad de separación respecto de aeronaves militares;

ITEM 16: Destination aerodrome and total estimated elapsed time; destination alternate aerodrome(s).

Destination aerodrome and total estimated elapsed time (8 characters). (1)

Insert the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome, as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators",

or, if no location indicator has been assigned,

insert ZZZZ and specify in Item 18 the name and location of the aerodrome, preceded by DEST/.

Then, without a space,

insert the total estimated elapsed time.

(1): For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.

Destination alternate aerodrome(s).

Insert the ICAO four-letter location indicator(s) of not more than two destination alternate aerodromes, as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators", separated by a space,

or, if no location indicator has been assigned to the destination aerodrome(s),

insert ZZZZ and specify in Item 18 the name and location of the destination alternate aerodrome(s), preceded by ALTN/.

ITEM 18: Other information.

NOTE: Use of indicators not included under this item may result in data being rejected, processed incorrectly or lost.

Hyphens or oblique strokes should only be used as prescribed below.

Insert 0 (zero) if no other information,

or any other necessary information in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder, followed by an oblique stroke and the information to be recorded:

RFP/ The "RFP/Qn" format is used to identify a replacement flight plan number, where "n" will be replaced by "1" for the first replacement, "2" for the second replacement, and so on.
Examples: RFP/Q1, RFP/Q2, etc.

STS/ Reason for special handling by ATS, for example a search and rescue mission, as follows:

- ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;
- ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the designated provider of air traffic service;
- FFR: fire-fighting;
- FLTCK: flight check for calibration of nav aids;
- HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;
- HEAD: a flight with Head of State status;
- HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;
- HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;
- MARSAs: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;

- MEDEVAC: vuelo de evacuación de emergencia médica con riesgo para la vida;
- NONRVSM: vuelo que no cumple con los requisitos RVSM y tenga intención de operar en espacio aéreo RVSM;
- SAR: vuelo en misión de búsqueda y salvamento;
- STATE: vuelos militares, de aduanas o policiales.

NOTA: El uso fraudulento de estos designadores 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.

Otras razones para el tratamiento especial por parte del ATS se indicarán tras el designador RMK/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Incluir tanto los indicadores de abajo como los aplicados al vuelo, con un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

- MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;
- NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;
- SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission;
- STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.

NOTE: Fraudulent use of these designators might be considered a serious violation of the procedures which may derive in the corresponding juridical consequences established to the effect by applicable provisions, including disciplinary or sanction measures as appropriate.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities. Include as many of the indicators below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.

ESPECIFICACIONES RNAV // RNAV SPECIFICATIONS	
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 todos los sensores permitidos // all permitted sensors
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS o // or IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 todos los sensores permitidos // all permitted sensors
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 todos los sensores permitidos // all permitted sensors
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

ESPECIFICACIONES RNP // RNP SPECIFICATIONS	
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos. // Basic RNP 1, all permitted sensors
O2	RNP 1 GNSS básica. // Basic RNP 1 GNSS
O3	RNP 1 DME/DME básica. // Basic RNP 1 DME/DME
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica. // Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH con // with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH con // with RF (se requiere autorización especial // special authorization required)
T2	RNP AR APCH sin // without RF (se requiere autorización especial // special authorization required)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparezcan anteriormente están reservadas.

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, diferentes de los que se especifiquen en PBN/, según lo requiera el proveedor designado

Combinations of alphanumeric characters not indicated above are reserved.

NAV/ Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the designated provider of air traffic service. Indicate

<p>para la prestación del servicio de tránsito aéreo. Indíquese la aumentación GNSS tras este indicador, dejando un espacio entre dos o más sistemas de aumentación, ej. NAV/GBAS SBAS.</p> <p>NOTA: Los explotadores de aeronaves con aprobación P-RNAV, que únicamente usen el VOR/DME para la determinación de 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> <p>COM/ Se indicarán las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la casilla 10 a).</p> <p>DAT/ Se indicarán aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10 a).</p> <p>SUR/ Se incluirán aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10 b).</p> <p>DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o de la dependencia ATS de la cual se pueden obtener datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, se indicará la ubicación como sigue: Con 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, ej. 4620N07805W (11 caracteres). O, con la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como sigue: La identificación del punto significativo seguido de la marcación desde el punto significativo, mediante tres cifras que indiquen grados magnéticos, seguidos de la distancia desde el punto, mediante tres cifras que expresen millas marinas. En áreas de alta latitud donde está indicado por la autoridad competente que esa referencia de datos magnéticos es impracticable, pueden utilizarse grados verdaderos. Completar el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, ej. un punto a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas desde el VOR "DUB" debería indicarse así: DUB180040. O, el primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.</p> <p>DEST/ Nombre y lugar del aeródromo de destino, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indicar la ubicación en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más cercano, como se describe anteriormente en DEP/.</p> <p>DOF/ Fecha de salida del vuelo, en formato de seis cifras (DOF/AAMMDD), dos para el año, dos para el mes y dos para el día, por ese orden.</p> <p>REG/ La nacionalidad o marca común y registro de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7 y cuando en la casilla 10 se incluyan las letras W o X.</p> <p>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 del servicio de tránsito aéreo. (1) Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204</p>	<p>GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of increase, e.g. NAV/GBAS SBAS.</p> <p>NOTE: Aircraft operators with P-RNAV approval, which only use VOR/DME to determine position, shall insert the letter Z in item 10 of the flight plan and the EURPRNAV descriptor in item 18 of the flight plan, under the NAV/ indicator.</p> <p>COM/ Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10 a).</p> <p>DAT/ Indicate data applications or capabilities not specified in Item 10 a).</p> <p>SUR/ Include surveillance applications or capabilities not specified in Item 10 b).</p> <p>DEP/ Name and location of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate location as follows: With 4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N07805W (11 characters). Or, bearing and distance from the nearest significant point, as follows: The identification of the significant point followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to magnetic degrees is impractical, true degrees may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. a point of 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040. Or, the first point of the route (name or LAT/LONG) or the marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome.</p> <p>DEST/ Name and location of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described under DEP/ above.</p> <p>DOF/ The date of flight departure in a six-figure format (DOF/YMMDD), where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day.</p> <p>REG/ The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in Item 7 and when the letters W or X are included in Item 10.</p> <p>EET/ Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so stated on the basis of regional air navigation agreements, or by the designated provider of air traffic service. (1) Examples: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204</p>
--	--

	(1): No es obligatorio insertar la duración total prevista hasta los límites de los FIR de Madrid y Barcelona.		(1): Insertion of accumulated estimated elapsed times up to Madrid and Barcelona FIR limits is not compulsory.
SEL/	Clave SELCAL, para aeronaves así equipadas.	SEL/	SELCAL Code, for aircraft so equipped.
TYP/	Tipo(s) de aeronave(s), precedidos de ser necesario sin un espacio por el número de aeronaves de cada tipo, separados por un espacio, si en la casilla 9 se ha insertado ZZZZ. Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2	TYP/	Type(s) of aircraft, preceded if necessary without a space by number(s) of aircraft of each type, each type separated by one space, if ZZZZ is inserted in Item 9. Example: 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 del servicio de tránsito aéreo. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.	CODE/	Aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the designated provider of air traffic service. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO.
DLE/	Demora o espera en ruta: insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurra la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm). Ejemplo: DLE/MDG0030	DLE/	En-route delay or holding: insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four-figure time in hours and minutes (hhmm). Example: DLE/MDG0030
OPR/	Designador OACI o nombre del explotador, si es diferente de la identificación de la aeronave que figura en la Casilla 7.	OPR/	ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in Item 7.
ORGN/	Dirección AFTN de 8 letras del originador u otros detalles de contacto apropiados, en aquellos casos en que no se pueda identificar fácilmente al originador del plan de vuelo, según lo disponga el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo. NOTA: En algunas áreas, los centros de recepción del plan de vuelo pueden insertar el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador automáticamente.	ORGN/	The originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be readily identified, as required by the designated provider of air traffic service. NOTE: In some areas, flight plan reception centres may insert the ORGN/ identifier and the originator's AFTN address automatically.
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 la OACI), Volumen 1 – Procedimientos de Vuelo", cuando así lo prescriba el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo.	PER/	Aircraft performance data, indicated by a single letter, as specified in the "Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, ICAO Doc. 8168), Volume 1 – Flight Procedures", if so prescribed by the designated provider of air traffic service.
ALTN/	Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como se describe anteriormente en DEP/.	ALTN/	Name of destination alternate aerodrome(s), if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
RALT/	Indicadores de lugar OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en el Doc. 7910 "Indicadores de Lugar" de la OACI, o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se les ha asignado un indicador. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como se describe anteriormente en DEP/.	RALT/	ICAO four letter location indicator(s) for en-route alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators", or name(s) of en-route alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
TALT/	Indicadores de lugar OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en el Doc. 7910 "Indicadores de Lugar" de la OACI, o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se les ha asignado un indicador. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como se describe anteriormente en DEP/.	TALT/	ICAO four letter location indicator(s) for take-off alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators", or name(s) of take-off alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

RIF/ Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una renovación de la 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 del servicio de tránsito aéreo o se estime necesario.

NOTA: Los indicadores descritos anteriormente se utilizarán sin perjuicio de que reglamentos Comunitarios establezcan otros indicadores adicionales.

CASILLA 19: Información suplementaria.

Autonomía.

Después de E/ **insértese** un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Personas a bordo.

Después de P/ **insértese** el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente. **Insértese** TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

Equipo de emergencia y supervivencia.

R/ (Radio)

Táchese U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz.

Táchese V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz.

Táchese E si no se dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA).

S/ (Equipo de supervivencia)

Táchense todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia. **Táchese** P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar. **Táchese** D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto. **Táchese** M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo. **Táchese** J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.

J/ (Chalecos)

Táchense todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas. **Táchese** L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces. **Táchese** F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia. **Táchese** U ó V o ambos, según se señaló en R/ para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.

D/ (Botes neumáticos)

NUMERO: **Táchense** los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo, o **insértese** el número de botes neumáticos a bordo;

CAPACIDAD: **Insértese** la capacidad total, número de personas, de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo;

CUBIERTA: **Táchese** el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos;

COLOR: **Insértese** el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.

A/ (Color y marcas de la aeronave)

Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.

RIF/ The route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to reclearance in flight.

Examples: RIF/DTA HEC KLUX
RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Any other plain-language remarks, when required by the designated provider of air traffic service or deemed necessary.

NOTE: The indicators described above will be used without prejudice to Community rules establishing additional indicators.

ITEM 19: Supplementary Information.

Endurance.

After E/ **insert** a 4 figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.

Persons on board.

After P/ **insert** the total number of persons (passengers and crew) on board, when required by the appropriate ATS authority. **Insert** TBN (to be notified) in the total number of persons if it is not known at the time of filing the flight plan.

Emergency and survival equipment.

R/ (Radio)

Cross out U if UHF on frequency 243.0 MHz is not available.

Cross out V if VHF on frequency 121.5 MHz is not available.

Cross out E if emergency beacon for aircraft location (ELBA) is not available.

S/ (Survival equipment)

Cross out all indicators if survival equipment is not carried. **Cross out** P if polar survival equipment is not carried. **Cross out** D if desert survival equipment is not carried. **Cross out** M if maritime survival equipment is not carried. **Cross out** J if jungle survival equipment is not carried.

J/ (Jackets)

Cross out all indicators if life jackets are not carried. **Cross out** L if life jackets are not equipped with lights. **Cross out** F if life jackets are not equipped with fluorescein. **Cross out** U or V or both as in R/ above to indicate radio capability of jackets, if any.

D/ (Dinghies)

NUMBER: **Cross out** indicators D and C if no dinghies are carried, or insert number of dinghies carried;

CAPACITY: **Insert** total capacity, in persons, of all dinghies carried;

COVER: **Cross out** indicator C if dinghies are not covered;

COLOUR: **Insert** colour of dinghies if carried.

A/ (Aircraft, colour and markings)

Insert colour of aircraft and significant markings.

N/ (Observaciones)

Táchese el indicador N si no hay observaciones, o indíquese todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.

C/ (Piloto)

Insértese el nombre del piloto al mando.

PRESENTADO POR

Insértese el nombre de la dependencia, empresa o persona que presenta el plan de vuelo.

ACEPTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

Indíquese la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por la autoridad ATS competente.

INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS COM

Casilla a completar

Complétense los dos primeros renglones sombreados del formulario y **complétese** el tercero solo cuando sea necesario. Para direccionamiento de los mensajes de plan de vuelo ver ENR 1.11.

SOLICITUD DE PLAN DE VUELO PRESENTADO

Las dependencias ATS que no dispongan de un FPL IFR/GAT pueden solicitarlo mediante un mensaje RQP que se encaminará a las dos direcciones del IFPS (ver ENR 1.11).

El IFPS contestará al originador del mensaje RQP enviándole:

- el FPL solicitado, incluyendo en la casilla 18 la indicación "SRC/RQP".
- o bien, un mensaje de rechazo (REJ) con un campo de error que indique que no existe tal FPL.

Ejemplo: (RQP-BAW123-EGLL-LIRF).

SOLICITUD DE INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

La dependencia ATS que desee información suplementaria respecto a un plan de vuelo **afectado** por el **IFPS** debe contactar con el supervisor del IFPS y enviar un mensaje **RQS** a las dos unidades IFPS.

La dependencia ATS que solicite un plan de vuelo suplementario de un vuelo **no afectado** por el **IFPS** transmitirá el mensaje **RQS** a la ARO del aeródromo de salida, o en el caso de un plan de vuelo AFIL, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo especificada en dicho mensaje de plan de vuelo.

INFORMACIÓN EUR RVSM

Los requisitos de planificación de vuelo EUR RVSM para la cumplimentación de los formularios OACI de plan de vuelo presentado (FPL) y plan de vuelo repetitivo (RPL) están incluidos en los Procedimientos Suplementarios Regionales EUR (Doc 7030/4 - EUR).

Además de las especificaciones contenidas en dicho documento, deberá considerarse el siguiente requisito adicional:

- Al igual que los vuelos militares, los operadores de aeronaves de aduanas o policía también insertarán la letra M en la casilla 8 del plan de vuelo OACI.

N/ (Remarks)

Cross out indicator N if no remarks, or indicate any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.

C/ (Pilot)

Insert the name of pilot-in-command.

FILED BY

Insert the name of the unit, agency or person filing the flight plan.

ACCEPTANCE OF THE FLIGHT PLAN

Indicate acceptance of the flight plan in the manner prescribed by the appropriate ATS authority.

INSTRUCTIONS TO INSERT COM DATA

Item to be completed

Complete the top two shaded lines of the form, and **complete** the third shaded line only when necessary. For addressing of flight plans and associated messages see ENR 1.11.

FILED FLIGHT PLAN REQUEST

ATS units needing a FPL IFR/GAT can request it with a RQP message which should be transmitted to both IFPS addresses (see ENR 1.11).

IFPS will return to the originator of a RQP message either:

- the requested FPL, with the indication "SRC/RQP" in item 18;
- or, on REJ message with an error indication that there is no FPL to match the query.

Example: (RQP-BAW123-EGLL-LIRF).

SUPPLEMENTARY INFORMATION REQUEST

To request supplementary information relating to a FPL **affected by IFPS**, an ATS unit should contact the IFPS Supervisor and should send a **RQS** message to both IFPS.

To request supplementary information relating to an FPL **not affected by IFPS**, an ATS unit should send a **RQS** message to the corresponding ARO of the departure aerodrome, and in case of an AFIL flight plan, to the Air Traffic Services Unit indicated in the flight plan message.

EUR RVSM INFORMATION

The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

Furthermore, the following requirements are in addition to the flight plan requirements contained in the previous document:

- In the same manner as we do with military operations, operators of customs or police aircraft must insert the letter M in item 8 of the ICAO Flight Plan Form.

Indicación de la situación de aprobación RVSM en el plan de vuelo:

- Se incluirá la letra W en la casilla 10 del FPL para las aeronaves con aprobación RVSM que tengan intención de operar en el espacio aéreo EUR RVSM, sea cual fuere el nivel de vuelo requerido.
- En el campo ruta (casilla 15 del FPL) se indicará la velocidad/nivel de vuelo en el punto de entrada/salida del espacio aéreo EUR RVSM.
- Los vuelos de estado sin aprobación RVSM incluirán en la casilla 18 del FPL el indicador STS/NONRVSM.
- Los vuelos en formación de aeronaves de estado no insertarán la letra W en la casilla 10 del FPL, sea cual fuere la situación de aprobación RVSM de las aeronaves en cuestión. Cuando los vuelos en formación de aeronaves de estado tengan intención de efectuar operaciones en el espacio aéreo EUR RVSM como tránsito aéreo general (GAT), insertarán STS/NONRVSM en la casilla 18 del FPL.
- Respecto a los planes de vuelo repetitivos (RPL), la situación de aprobación RVSM se indicará en la casilla Q del formulario RPL. Los vuelos con aprobación RVSM incluirán tras el indicador EQPT/ la letra W junto con toda otra información acerca de capacidad y equipos con la misma sintaxis usada en la casilla 10 del FPL.

Indication in the flight plan of RVSM approval status:

- Insert the letter W in item 10 of the FPL for RVSM approved aircraft intending to operate within the planned EUR RVSM airspace regardless of the requested flight levels.
- In the field route (item 15 of FPL) insert the speed/flight level at the entry/exit point of EUR RVSM airspace.
- For a non-RVSM approved State aircraft the indicator STS/NONRVSM must be inserted in item 18 of ICAO FPL.
- Operators of State aircraft on formation flights must not insert the letter W in item 10 of the ICAO FPL, regardless of the RVSM approval status of the aircraft concerned. Operators of State aircraft on formation flights intending to operate within the EUR RVSM airspace as general air traffic (GAT) must include STS/NONRVSM in item 18 of the FPL.
- Regarding the Repetitive Flight Plans (RPL), the RVSM approval status must be included in item Q of the RPL. RVSM approved flights must include in EQPT/ the letter W together with all other equipment and capability information in conformity with item 10 of the FPL.

MENSAJES ASOCIADOS AL PLAN DE VUELO

Mensaje de Modificación (CHG)

Cuando haya de efectuarse un cambio de los datos básicos de plan de vuelo de los FPL o RPL transmitidos anteriormente, se transmitirá un mensaje CHG. El mensaje CHG se enviará a todos los destinatarios de datos básicos de plan de vuelo que estén afectados por el cambio. Los datos pertinentes del plan de vuelo básico modificado se proporcionarán a las entidades afectadas que no los hayan recibido previamente.

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.
- Aeródromo de destino.
- Fecha estimada de fuera calzos.
- Hora estimada de fuera calzos (*).

(*) Para cualquier adelanto en la EOBT de más de 15 minutos, habrá que cancelar el plan de vuelo anterior y originar uno nuevo; pero si la modificación de la EOBT supone un retraso respecto a la que figuraba en el FPL, implicará la transmisión de un mensaje DLA.

NOTA: El IFPS acepta notificar una demora de la EOBT que figuraba en el FPL mediante un mensaje CHG, sin embargo de acuerdo a nuestro Reglamento de la Circulación Aérea, un retraso de la EOBT implicará la transmisión de un mensaje DLA.

La modificación de cualquiera de estos campos implicará una cancelación del FPL original y la presentación de un nuevo FPL. Los demás campos pueden modificarse mediante un mensaje de modificación (CHG).

Mensaje de Cancelación (CNL)

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.

FLIGHT PLAN ASSOCIATED MESSAGES

Modification Message (CHG)

A CHG message shall be transmitted when any change is to be made to basic flight plan data contained in previously transmitted FPL or RPL data. The CHG message shall be sent to those recipients of basic flight plan data which are affected by the change. Relevant revised basic flight plan data shall be provided to such affected entities not previously having received this.

There are certain items in the flight plan that cannot be modified by a CHG message. These items are the following:

- Aircraft Identification.
- Aerodrome of Departure.
- Aerodrome of Destination.
- Estimated Off-Block Date.
- Estimated Off-Block Time (*).

(*) For any advance in the EOBT of more than 15 minutes, the former flight plan must be cancelled and a new one must be submitted; however if the modification to the EOBT means a delay with regard to that stated in the FPL, a DLA message must be submitted.

NOTE: IFPS accepts to amend the EOBT to a later time with a CHG message, however, according with our Reglamento de Circulación Aérea, a delay of the original EOBT must be notified with a DLA message.

A modification to any of these items will imply a cancellation of the original FPL and the submission of a new FPL. Any other fields may be modified by means of a modification message (CHG).

Cancellation Message (CNL)

Once a FPL has been submitted and addressed, any modification to the following items will originate a cancellation message (CNL) of the original FPL and the submission of a new one:

- Aircraft Identification.
- Departure Aerodrome.

- 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.

Mensaje de Demora (DLA)

En el caso de que haya una demora de más de quince (15) minutos respecto a la hora prevista de fuera de calzos para un vuelo IFR (excepto si el vuelo IFR tiene un SLOT asignado), o de treinta (30) minutos para un vuelo VFR controlado, o de sesenta (60) minutos para un vuelo VFR no controlado, se comunicará tal circunstancia mediante un mensaje DLA. Transcurrido este período de tiempo, si el originador del plan de vuelo no toma ninguna medida, el FPL se cancelará automáticamente.

- Vuelos IFR con SLOT asignado:
 - a) Si sufren una demora mayor de 30 minutos sobre su EOBT, se enviará un mensaje de demora (DLA).
 - b) Si sufren una demora mayor de 15 minutos no mayor de 30 minutos, el originador debe enerar una petición de revisión de SLOT (SRR).

Mensaje de Salida (DEP)

- 1) No se enviarán mensajes de salida para vuelos IFR que despeguen de aeródromos españoles con destino a aeródromos ubicados en la región EUR.
- 2) No se necesita la transmisión del mensaje de salida para vuelos IFR que despeguen de aeródromos procedentes de la mencionada región con destino a aeródromos españoles.
- 3) Se transmitirán mensajes de salida para todos los vuelos VFR y a requerimiento para vuelos IFR.

Mensaje de Llegada (ARR)

Este mensaje se transmitirá siempre para vuelos VFR.

Para vuelos IFR, se transmitirá un mensaje ARR:

- cuando lo solicite el operador de compañía, o una dependencia 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 ATC que recibieron el FPL.

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

De esta forma, el vuelo se considerará cerrado en los sistemas de NM. La práctica normal es presentar un nuevo plan de vuelo (FPL que reemplaza) con la identificación original de aeronave (ARCID).

IDENTIFICACIÓN DE PLANES DE VUELOS QUE REEMPLAZAN (RFP). REGIÓN EUR

Aplicación del Procedimiento

Este procedimiento afectará a todos aquellos vuelos sujetos a Control de Afluencia (ATFM) siempre que en la etapa previa al vuelo, para evitar demoras, se decida tomar una ruta alternativa distinta de la original entre los mismos aeródromos de salida y destino.

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.

- Destination Aerodrome.
- Estimated Off-Block Date.
- EOBT (only in case of an advance).

It is very important that the originator cancels its FPL:

- as soon as he knows the flight is not going to operate, or
- before submitting a flight plan that replaces it.

Delay Message (DLA)

In the event of a delay in excess of fifteen (15) minutes in the estimated off-block time, for an IFR flight (except if the IFR flight has a SLOT allocated) or in excess of thirty (30) minutes for a VFR controlled flight, or in excess of sixty (60) minutes for a VFR uncontrolled flight, a DLA message must be sent. Once this period has passed, if the flight plan originator has taken no actions, the FPL will be cancelled automatically.

- IFR flights with a SLOT allocated:
 - a) with a delay in excess of 30 minutes of the EOBT, a delay message must be sent (DLA).
 - b) with a delay in excess of 15 minutes and not higher than 30 minutes, a SLOT revision request (SRR) must be sent by the originator.

Departure Message (DEP)

- 1) Departure messages will not be sent for IFR flights departing from Spanish airports to airports within the EUR region.
- 2) Departure messages are not needed as well, for IFR flights departing from the mentioned region with destination Spanish airports.
- 3) Departures messages will be sent always for VFR flights, and for IFR flights when required.

Arrival Message (ARR)

This message will be sent always for VFR flights.

An ARR message will be sent for IFR flights:

- when specifically required by the aircraft operator or an ATS unit,
- when landing at alternate aerodrome or other different from the destination one.

The IFPS will address an ARR message for flights which have landed to an aerodrome other than their original aerodrome of destination to all ATC units in receipt of the original flight.

If a flight diverts back to its aerodrome of origin for technical or other reasons, a "Diversion" Arrival (ARR) message shall be sent.

The plan of the diverted flight will be "closed" in the NM systems. The normal practice is to file a replacement flight plan using the original aircraft identification (ARCID).

IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS (RFP). EUR REGION

Application of the Procedure

This procedure is applicable to all flights subject to Air Traffic Flow Management (ATFM), as long as, during the pre-flight stage, an alternate route is chosen between the same departure and destination aerodromes in order to avoid delays.

To avoid excessive use of the procedure, the pre-flight stage is defined as Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 4 hours. The last RFP will be submitted at least 30 minutes before EOBT.

Descripción del Procedimiento

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

- a) originar un mensaje de cancelación (CNL) que se transmitirá inmediatamente con prioridad "DD" a todas las direcciones afectadas según el plan de vuelo original; y
- b) 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, aunque se recomienda esperar hasta que se reciba del IFPS el ACK que corresponda a la CNL antes de transmitir el RFP.

El plan de vuelo que reemplaza deberá contener, entre otros, el indicativo de vuelo original, la nueva ruta completa en la casilla 15 y, como último elemento en la casilla 18, la indicación "RFP/Qn", donde "n" corresponde al número de RFP que se presenta.

Description of Procedure

When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternate route is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- a) originate a cancellation message (CNL) which shall immediately be transmitted with the priority "DD" to all addressees concerned by the previous flight plan, and
- b) file a replacement flight plan in the form of an FPL which shall be transmitted after the cancellation (CNL) with a slight delay of at least 5 minutes, although it is recommended to wait until receipt of an ACK for the CNL message before sending the RFP.

The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification, the complete new route in item 15 and, as the last element in item 18, the indication "RFP/Qn", where "n" corresponds to the sequence number relating to the RFP.

→ PLANIFICACIÓN DE VUELOS

Para procedimientos adicionales de planificación de vuelos en HISPAFRA ver ENR 1.3.

FLIGHT PLANNING

For flight planning additional procedures in HISPAFRA see ENR 1.3.