PLANIFICACIÓN DE VUELOS

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/network-operations#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
Los planes de vuelo y mensajes asociados que se deben presentar al IFPS son los que:
Operen dentro de la IFPZ como IFR/GAT total o parcialmente (IFR/VFR mixto o entrando/saliendo de la IFPZ)

Tráfico afectado por el IFPS	
Los planes de vuelo y mensajes asociados que se deben presentar al IFPS son los que:	
Operen dentro del espacio aéreo iOAT como IFR/iOAT total o parcialmente (GAT/iOAT mixto)	
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.

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.

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.

ANEXO I	
Denominación	Observaciones
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.

– (2) Fuera de HR AFIS (horario de uso restringido), ver AD 2 casilla 20 Reglamentación local.

– (3) La presentación obligatoria de plan de vuelo es una condición operativa para las aeronaves que despegan y aterrizan en estas instalaciones.

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:

1. 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

2. 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.

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.

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:

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 1	TEL: +34-918 603 556; +34-672 344 412 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de Caldas de Reis Aeródromo de Cillamayor Aeródromo de Herrera de Pisuerga Aeródromo de Mazaricos Aeródromo Monforte de Lemos Beariz Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (HLP) El Musel (HLP) Helipuerto CEE (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 de A Merca (HLP) Helipuerto de Becerreá (HLP) Helipuerto de Castromaior (HLP) Helipuerto de Jaedo (HLP) Helipuerto de La Morgal (HLP) Helipuerto de Lomba (HLP) Helipuerto de Queimadelos (HLP) Helipuerto de San Xoán de Río (HLP) Helipuerto de Tineo (HLP) Helipuerto de Vilamaior (HLP) Helipuerto del Hospital Da _<_Mariña-Burela (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario Central de Asturias en Oviedo (HLP) Helipuerto Hospital Universitario A Coruña (HLP) Helipuerto Ibias Parque Bomberos Asturias (HLP) Helipuerto Nuevo Hospital de Vigo (HLP) Helipuerto Torre Iberdrola (HLP) Helipuerto Xurés (HLP) Hospital Cruces de Baracaldo (HLP) Iurreta (HLP) La Morgal Rozas Villaframil.	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 2	TEL: +34-918 603 557; +34-672 344 412 (sólo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de La Vid de Bureba Aeródromo Lumbier Aeródromo San Torcuato Garray Helipuerto C.I. Pradoluengo (HLP) Helipuerto de Elciego (HLP) Helipuerto de Medina de Pomar (HLP) Helipuerto Nuevo Hospital de Burgos (HLP) Miluce (HLP)	
ARO Centralizada Zona geográfica 3	TEL: +34-918 603 558; +34-672 344 415 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	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 de Boltaña Forestal (HLP) Helipuerto de Plasencia Forestal (HLP) Helipuerto EJEA 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	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 4	TEL: +34-918 603 559; +34-672 344 415 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo Air Marugán Aeródromo Cerro Lindo Aeródromo de Algodor Aeródromo de Camarenilla Aeródromo de Hiendelaencina-Las Minas Aeródromo de Ocaña Aeródromo de Orgaz Aeródromo de Sigüenza Aeródromo de Taragudo Aeródromo de Villacastín Almorox - Las Tablas del Alberche Base C.I. de Lozoyuela (HLP) Casarrubios del Monte 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 Parapléjicos 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 Martinamatos Robledillo de Mohernando Sto.Tomé del Puerto Torre Picasso (HLP)	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 5	Teléfono: +34-918 603 560 +34-672 344 418 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	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	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 6	Teléfono: +34-918 603 561 +34-672 344 418 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de Garcia Berga (HLP) Calaf-Sallavinera Centre de Gestió d'Emergències 112 (HLP) Fira M2 l'Hospitalet (HLP) Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (HLP) Helipuerto del Hospital Sant Joan de Déu (HLP) Helipuerto del Hospital Tortosa Verge de la Cinta (HLP) Helipuerto del Hospital Universitari Sant Joan de Reus (HLP) Helipuerto Hospital Trias i Pujol (HLP) Helipuerto Hospitalario Teknon (HLP) Heli Montsiá-Amposta (HLP) Helipuerto nocturno de l'Aeroport d'Andorra - la Seu d'Urgell (HLP) Helipuerto Parque de Garraf-Sitges (HLP) Helipuerto Port Aventura (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) Hospital Universitario Joan XXIII (HLP) Hotel Rey Juan Carlos I (HLP) Igualada-Ódena Joan de Reus (HLP) Manresa Mas Passamaner (HLP) Nou Hospital de Mataró (HLP) Port de Tarragona (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)	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 7	Teléfono: +34-918 603 562 +34-672 344 445 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de Binissalem Aeródromo de Son Albert Aeródromo Petra-Pep Mercader Ampuriabrava Cas Curredó (HLP) Costa Brava-Centro (HLP) Helipuerto Bombers de Camprodón (HLP) Helipuerto de Es Mercadal (HLP) Helipuerto de Sa Coma (HLP) Helipuerto del Hospital de Formentera (HLP) Helipuerto del Hospital Son Espases (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 Juliá de Ramis (HLP) Hospital Can Misses (HLP) Hospital de Cerdanya (HLP) Hospital Dr. Josep Trueta (HLP) La Cerdanya (AD/HLP) Mallorca/Son Bonet Parc de Bombers d'Olot (HLP) San Luis	
ARO Centralizada Zona geográfica 8	TEL: +34-918 603 563; +34-672 344 445 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de Aliaguilla Aeródromo de Pozorrubio de Santiago Aeródromo Vicente Huerta Castellón Helisuperficie Castor (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	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 9	TEL: +34-918 603 564, +34-672 344 481 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de Lorca, Agustín Navarro Aeródromo de Totana Aeródromo Los Garranchos-San Javier Alhama de Murcia 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	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 10	TEL: +34-918 603 565; +34-672 344 481 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo Aerodel Aeródromo de La Cuesta Aeródromo de La Resinera Aeródromo de Villafranca de Córdoba Aeródromo Fuente Obejuna Aeródromo La Caminera Aeródromo La Centenera Aeródromo Juan Espadafor 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 Los Moralillos en Jerez del Marquesado (HLP) Helipuerto de Serón (HLP) Helipuerto de Sierra Nevada (HLP) Helipuerto de Vélez Blanco (HLP) Helipuerto de Villaviciosa (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cazorla (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Navalcaballo (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Puerto Lobo (HLP) Helipuerto El Cabril (HLP) Helipuerto Hospital Universitario San Cecilio (HLP) Helipuerto Villahermosa (HLP) La Perdiz-Torre de Juan Abad San Enrique Sebastián Almagro	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ARO Centralizada Zona geográfica 11	TEL: +34-918 603 566; +34-672 344 492 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo _<-_AMR-Utrera 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	
ARO Centralizada Zona geográfica 12	TEL: +34-918 603 567; +34-672 344 492 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	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 Trebujena	
ARO Centralizada Zona geográfica 13	TEL: +34-918 603 568; +34-672 344 494 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	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)	
ARO Centralizada Zona geográfica 15	TEL +34-918 603 570; +34-672 344 494 (solo en contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	Aeródromo de Antigua Fuerteventura Helipuerto C.I. Puntagorda (HLP) Helipuerto C.I. de La Guancha (HLP) Helipuerto de Adeje (HLP) Helipuerto de Artenara (HLP) Helipuerto de Palmas Port (HLP) Helipuerto Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (HLP) Hospital Universitario de Canarias (HLP) Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (HLP) Maspalomas - El Berriel San Sebastian de La Gomera (HLP)	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
ALBACETE AD	TEL: +34-967 555 703 / 700 FAX: +34-967 555 716	Aeródromo de Tinajeros Aeródromo La Gineta Aeródromo Municipal de Pozo Cañada Aeródromo y Helipuerto de Campillos-Paravientos (AD/HLP) Casas de los Pinos Helipuerto Avincis (HLP) Helipuerto de Airbus Helicopters (HLP) Ontur	Fuera del horario operativo de Albacete AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Valencia AD. /
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 Estrella 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) Hidropuerto Luis Mingorance 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.

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
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.
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. Cebreros (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 Villaralbo (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.
VALLADOLID/ Villanubla AD	TEL: +34-983 415 503 FAX: +34-983 415 518 E-mail: vlloperaciones@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.

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.

PLANES DE VUELO

El Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 en su Sección 4 detalla todo lo relacionado con el plan de vuelo y su presentación. Adicionalmente, se deberán tener en cuenta aquellos requisitos establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1772 y en el Real Decreto 1180/20108.

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;
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

1. 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.

2. 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

1. 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.

2. 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

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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, 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.

5. 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:

1. Sea aceptado por los proveedores designados de los servicios de tránsito aéreo y así esté recogido en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

2. Garantice que el proveedor de servicios de tránsito aéreo que debe recibir el aviso de llegada puede confirmar su recepción.

3. Asegure que la comunicación sea inequívocamente procedente de la aeronave en cuestión.

TIEMPO DE PRESENTACIÓN

Salvo que la autoridad competente haya prescrito un plazo más corto para los vuelos VFR domésticos, el plan de vuelo correspondiente a cualquier vuelo que vaya a atravesar fronteras

internacionales o al que haya que suministrar un servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo se presentará como sigue:

1. no más de 120 horas antes de la hora prevista de fuera calzos;

2. al menos tres horas antes de la hora prevista de fuera calzos para los vuelos que puedan estar sujetos a medidas de gestión de afluencia del tránsito aéreo;

3. al menos sesenta minutos antes de la salida para todos los demás vuelos no contemplados en el punto 2, o

4. si se presenta durante el vuelo, en un momento en el que se garantice la recepción del mismo por parte de la dependencia de ATS adecuada, al menos diez minutos antes de la hora estimada de llegada de la aeronave:

– 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.

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).

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

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

Comiéncese 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 INSERCION DE LOS DATOS ATS

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

Complétese 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).

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

1. 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**

2. 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**

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

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:

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.

CASILLA 10: Equipo y capacidades.

Se entiende por capacidades los siguientes elementos:

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

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

Insértese una letra como sigue:

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)

y/o

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:

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
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

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.

SSR en Modo S	
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,

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)**.

1. **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).

2. **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 centenares 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.

3. 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.

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, defínanse 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.

– 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

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; – MARSA: vuelo para el que una entidad militar asume la responsabilidad de separación respecto de aeronaves militares; – 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.

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

ESPECIFICACIONES RNP	
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos.

ESPECIFICACIONES RNP	
O2	RNP 1 GNSS básica.
O3	RNP 1 DME/DME básica.
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica.
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH con BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)
T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)

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 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. 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/.
COM/	Se indicarán las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la casilla 10 a).
DAT/	Se indicarán aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10 a).
SUR/	Se incluirán aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10 b).
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.
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/.

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.
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.
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 (1): No es obligatorio insertar la duración total prevista hasta los límites de los FIR de Madrid y Barcelona.
SEL/	Clave SELCAL, para aeronaves así equipadas.
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
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.
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
OPR/	Designador OACI o nombre del explotador, si es diferente de la identificación de la aeronave que figura en la Casilla 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.
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.
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/.
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/.

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/.
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.
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.

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.

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.

– 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:

  – Si sufren una demora mayor de 30 minutos sobre su EOBT, se enviará un mensaje de demora (DLA).

  – 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 "Diversión".

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.

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:

1. 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

2. 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.

PLANIFICACIÓN DE VUELOS

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