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)	
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)

ANEXO I	
Denominación	Observaciones
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			

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
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	(HLP) A Merca (AD) Beariz (HLP) Becerreá (HLP) C.I. de Marroxo (AD) Caldas de Reis (HLP) Castromaior (HLP) CEE (HLP) CHUAC de A Coruña (AD) Cillamayor (HLP) Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (HLP) El Musel (AD) Herrera de Pisuerga (HLP) Hospital Alvaro Cunqueiro (Nuevo Hospital de Vigo) (HLP) Hospital Da Mariña (HLP) Hospital de Cruces (Baracaldo) (HLP) Hospital Universitario Central de Asturias en Oviedo (HLP) Ibias Parque Bomberos Asturias (HLP) Iurreta (HLP) Jaedo (AD) La Morgal (HLP) La Morgal (HLP) Laza (HLP) Lomba (AD) Mazaricos (AD) Monforte de Lemos (HLP) O Barco (HLP) Portomarín (HLP) Queimadelos (AD) Rozas (HLP) San Xoán de Río (HLP) Tineo (HLP) Torre Iberdrola (HLP) Vilamaior (AD) Villaframil (HLP) Xurés	
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	(HLP) C.I. Pradoluengo (HLP) Elciego (AD) La Vid de Bureba (AD) Lumbier (HLP) Medina de Pomar (HLP) Miluce (HLP) Nuevo Hospital de Burgos (AD) San Torcuato (AD) Soria-Garray	
ARO			

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
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	(AD) Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe (AD) Benabarre (AD) Binéfar (HLP) Bailo Forestal (HLP) Brea de Aragón (HLP) Daroca Forestal (HLP) Alcorisa Forestal (HLP) Boltaña Forestal (HLP) Calamocha Forestal (HLP) Plasencia Forestal (HLP) Ejea Forestal (HLP) Helipuerto Eventual HEMS Jaca (HLP) Peñalba Forestal (HLP) Teruel Forestal Blancos del Coscojar (AD) La Nava-Corral de Ayllón (AD) Santa Cilia los Pirineos (AD) Teruel (HLP) Valle del Tena (AD) Villanueva del Gállego	
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	(AD) Air Marugán (AD) Cerro Lindo (AD) Algodor (AD) Camarenilla (AD) Hiendelaencina-Las Minas (AD) Ocaña (AD) Orgaz (AD) Quinto de Don Pedro (AD) Sigüenza (AD) Taragudo (AD) Villacastín (AD) Almorox - Las Tablas del Alberche (HLP) Base C.I. de Lozoyuela (AD) Casarrubios (AD) El Tiétar (AD) Fuentemilanos (AD) Guadalupe (HLP) Base C.I. de Las Rozas (HLP) Base C.I. de Morata de Tajuña (HLP) Base C.I. de Navas del Rey (HLP) Base C.I. de Valdemorillo (HLP) Base C.I. San Martín de Valdeiglesias (HLP) Base C.I. Talavera de la Reina (HLP) BIFOR B El Serranillo (HLP) C.I. Bustarviejo (HLP) C.I. Coca (HLP) C.I. de Navacerrada (HLP) COR-COP Toledo (HLP) de Guadalupe (HLP) Las Casillas (HLP) Dirección General de Tráfico (HLP) Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo (HLP) Hospital Universitario Puerta de Hierro	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
		(HLP) Hospital del Henares (HLP) Hospital del Tajo (HLP) Hospital Infanta Leonor de Vallecas (HLP) Hospital Alcorcón (HLP) Hospital Doce de Octubre (HLP) Hospital Rey Juan Carlos (AD) La Calderera (AD) La Mancha (AD) Lillo (AD) Martinamatos (AD) Robledillo de Mohernando (AD) Sto.Tomé del Puerto (HLP) Torre Picasso	
ARO Centralizada Zona geográfica 5	• TEL: +34-918 603 560; +34-672 344 418 (solo en contingencias de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	(HLP) Complex Egara (HLP) Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (HLP) Parc Taulí (HLP) Tírvia (HLP) Tremp (HLP) Ullastrell-Teresa Vilá (HLP) Viella (HLP) Vilaller	
ARO Centralizada Zona geográfica 6	• TEL: +34-918 603 561; +34-672 344 418 (solo en contingencias de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	(HLP) Berga (AD) Calaf-Sallavinera (HLP) Fira M2 l'Hospitalet (HLP) Autoridad Portuaria de Barcelona (HLP) Hospital Sant Joan de Déu (HLP) Hospital Trias i Pujol (HLP) Hospitalario Teknon (HLP) Nocturno de l'Aeroport d'Andorra - la Seu d'Urgell (HLP) Parque de Garraf-Sitges (HLP) Vall D'Hebron Barcelona Hospital Campus (HLP) Hospital de Igualada (HLP) Hospital de Sant Pau (HLP) Hospital General de Catalunya (HLP) Hospital General de Manresa (HLP) Hospital Universitario de Bellvitge (HLP) Hotel Rey Juan Carlos I (AD) Igualada-Ódena (AD) Manresa (HLP) 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 (AD) Garcia (HLP) Centre de Gestió d'Emergències 112 (HLP) Heli Montsiá-Amposta (HLP) Hospital Tortosa Verge de la Cinta (HLP) Hospital Universitari Sant Joan de Reus (HLP) Port Aventura	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
		(HLP) Hospital Universitario Joan XXIII (HLP) Mas Passamaner (HLP) Port de Tarragona	
ARO Centralizada Zona geográfica 7	• TEL: +34-918 603 562; +34-672 344 445 (solo en contingencias de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo: LEANZPZX	(AD) Binissalem (HLP) Cas Curredó (HLP) Es Mercadal (HLP) Hospital Can Misses (HLP) Hospital de Formentera (HLP) Hospital Son Espases (AD) Mallorca/Son Bonet (AD) Petra-Pep Mercader (HLP) Sa Coma (AD) San Luis (AD) Son Albertí (AD) Ampuriabrava (HLP) Costa Brava-Centro (HLP) Bombers de Camprodón (HLP) Parque de Bomberos de Orriols (HLP) Parc de Bombers de Maçanet de la Selva (HLP) Fortalesa de Sant Juliá de Ramis (HLP) Hospital de Cerdanya (HLP) Hospital Dr. Josep Trueta (AD/HLP) La Cerdanya (HLP) Parc de Bombers d'Olot	
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	(AD) Aliaguilla (AD) Pozorrubio de Santiago (AD) Vicente Huerta (AD) Castellón (HLP) Base de extinción de incendios de Tírig (HLP) Centro Comarcal de Emergencias de Albendea (HLP) Base C.I. de Prado de los Esquiladores (HLP) Vinarós (AD) Requena (AD) Sotos	
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	(AD) Lorca, Agustín Navarro (AD) Totana (AD) Los Garranchos-San Javier (AD) Alhama de Murcia (HLP) Hospital Universitario Los Arcos del Mar Menor (HLP) Hospital Virgen de la Arrixaca (HLP) Hospital General Universitario Doctor Balmis (HLP) La Alberquilla (AD) Los Martínez del Puerto (AD) Muchamiel	
ARO			

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
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	(AD) Aerodel (AD) La Cuesta (AD) La Resinera (AD) Villafranca de Córdoba (AD) Fuente Obejuna (AD) La Caminera (AD) Manuel Sánchez de Valdepeñas (AD) Beas de Segura (AD) El Castaño (HLP) Base contra incendios de Alcoba de los Montes (HLP) BIFOR B La Atalaya (HLP) CEDEFO de Huelma (HLP) CEDEFO de Adamuz (HLP) Alhama de Almería (HLP) Carcabuey (HLP) CEDEFO de Serón (HLP) CEDEFO de Vélez Blanco (HLP) CEDEFO de Villaviciosa (HLP) El Cabril (HLP) Villahermosa (AD) La Perdiz-Torre de Juan Abad (AD) San Enrique (AD) Sebastián Almagro (HLP) COP Los Villares (AD) La Centenera (AD) Juan Espadafor (HLP) Base BRICA De Los Moralillos (Granada) (HLP) Sierra Nevada (HLP) CEDEFO de Cazorla (HLP) CEDEFO de Navalcaballo (HLP) Puerto Lobo (HLP) Hospital Universitario Clínico San Cecilio (HLP) Hospital Neurotraumatológico de Jaén	
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	(AD) AMR-Utrera (AD) Hotel Hacienda Orán (AD) Los Alcores (AD) Altarejos-Guadalcanal (HLP) Isla de la Cartuja (HLP) El Pedroso (HLP) Galaroza (HLP) CEDEFO de Cabezudos (HLP) CEDEFO de Madroñalejo (HLP) Hospital de Alta Resolución de Lebrija (AD) La Juliana (AD) Mafé-Gibraleón	
ARO Centralizada			

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
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	(AD) Aerosidonia (HLP) Hospital de Jerez (HLP) Hospital La Línea de La Concepción (HLP) La Almoraima (AD) Tomás Fernández Espada (AD) 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	(AD) La Axarquía (HLP) Helicópteros Sanitarios de Marbella (HLP) Hospital Valle del Guadalhorce (HLP) Base de Brica de Cártama (HLP) CEDEFO de Ronda (HLP) Colmenar	
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	(AD) Antigua Fuerteventura (HLP) C.I. Puntagorda (HLP) C.I. de La Guancha (HLP) Artenara (HLP) Palmas Port (HLP) Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (HLP) Hospital Universitario de Canarias (HLP) Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (AD) Maspalomas - El Berriel (HLP) San Sebastian de La Gomera (HLP) Adeje	
ALBACETE AD	• TEL: +34-967 555 703 / 700 • FAX: +34-967 555 716	(AD) Carcelén (AD) Tinajeros (AD) La Gineta (AD) Municipal de Pozo Cañada (AD) (HLP) de Campillos-Paravientos (AD) Casas de los Pinos (HLP) Avincis (HLP) de Airbus Helicopters España (AD) 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	(AD) Aeródromo de Don Benito (AD) Casimiro Patiño (AD) Cortijo Puerto (AD) El Membrillar (AD) El Molinillo (AD) El Moral (AD) Mérida-Royanejos (AD) Virgen de la Estrella (AD) El Manantío	

ARO ASIGNADA	MEDIOS DE CONTACTO	AD DE SU RESPONSABILIDAD	OBSERVACIONES
		(HLP) C.I. de Calera de León (HLP) C.I. de Serradilla (HLP) C.I. Herrera del Duque (HLP) C.I. Manchita (HLP) Jarandilla de la Vera (HLP) Plasencia (HLP) Valencia de Alcántara (HLP) Hospital Universitario de Badajoz (HLP) Hospital Universitario de Cáceres (HLP) Hoyos (AD) Hidropuerto Luis Mingorance (AD) Morante (HLP) Pinofranqueado	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.
LEÓN AD	• TEL:+34-987 877 700 • FAX: +34-987 877 704	(AD) Astorga (AD) Chozas de Abajo (AD) Villamarco (AD) Los Oteros (HLP) C.I. Cueto (HLP) Camposagrado (HLP) Base C.I. de Rabanal del Camino (HLP) Base C.I. de Tabuyo del Monte (HLP) Sahechores (HLP) Villaeles	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	(AD) El Salobral (AD) Rosinos de la Requejada (AD) Calzada de Valdunciel (HLP) Base C.I. de Puerto el Pico (HLP) C.I. Cebreros (HLP) C.I. Guadramiro (HLP) C.I. Piedralaves (HLP) Burgohondo (HLP) El Maíllo (HLP) Villardeciervos (HLP) Barco de Ávila (HLP) Hospital Universitario de Salamanca (HLP) El Bodón (HLP) Villaralbo	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	(AD) El Carrascal (HLP) Alcazarén (HLP) C.I. Quintanilla (HLP) C.I. Vivero (HLP) Finca Retuerta (AD) Matilla de los Caños (AD) 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;
0. Aeródromo o lugar de operaciones de destino y duración total prevista;
11. Aeródromos o lugar de operaciones de alternativa;
2. Autonomía;
3. Número total de personas a bordo;
4. Equipo de emergencia y de supervivencia;
5. 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

CONDICIONES GENERALES

Deben respetarse estrictamente los formatos prescritos y la forma de especificar los datos.

Debe comenzarse introduciendo datos en el primer espacio facilitado. En caso de exceso de espacio, se dejarán en blanco los espacios no utilizados.

Deben indicarse todas las horas en formato de cuatro cifras, UTC.

Deben indicarse todas las duraciones previstas en formato de cuatro cifras (horas y minutos).

El espacio sombreado que precede a la casilla 3 será completado por los servicios de ATS y de COM, a no ser que se haya delegado la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS DEL ATS

Se completarán las casillas 7 a 18 y, cuando así lo requiera la autoridad competente o se considere necesario por otro motivo, se completará la casilla 19, tal como se indica a continuación.

CASILLA 7: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE (MÁXIMO 7 CARACTERES).

Debe INTRODUCIRSE una de las siguientes identificaciones de aeronave, con un máximo de siete caracteres alfanuméricos y sin guiones ni 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 debe utilizar la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NIGERIA 213, 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 debe utilizar la aeronave consista en esta identificación solamente (por ejemplo, CGAJS), o precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (por ejemplo, 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.

CASILLA 8: REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO (UNO Ó DOS CARACTERES).

REGLAS DE VUELO

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

I	si se tiene previsto que todo el vuelo se realice en IFR; o
V	si se tiene previsto que todo el vuelo se realice en VFR; o
Y	si el vuelo se realiza inicialmente en IFR y luego se realizan uno o más cambios de las reglas de vuelo; o
Z	si el vuelo se realiza inicialmente en VFR y luego se realizan uno o más cambios de las reglas de vuelo.

En la casilla 15, se especificará el punto o los puntos en los que está previsto un cambio de las reglas de vuelo.

TIPO DE VUELO

Debe INTRODUCIRSE una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo cuando así lo requiera la autoridad competente:

S	si se trata de un servicio aéreo regular;
N	si se trata de una operación de transporte aéreo no regular;
G	si se trata de aviación general;
M	si se trata de un vuelo militar;
X	si no se trata de ninguna de las categorías indicadas anteriormente.

Debe especificarse el estado de un vuelo después del indicador STS en la casilla 18 o, cuando sea necesario indicar otros motivos para un tratamiento específico por parte del ATS, debe indicarse el motivo después del indicador RMK en la casilla 18.

CASILLA 9: NÚMERO Y TIPO DE AERONAVES Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA.

NÚMERO DE AERONAVES (1 Ó 2 CARACTERES):

Debe INDICARSE el número de aeronaves, si hay más de una.

TIPO DE AERONAVE (DE 2 A 4 CARACTERES)

Debe INDICARSE	el designador adecuado, tal como se especifica en el doc. 8643, Designadores de tipos de aeronave,
O,	si no se ha asignado dicho designador, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo, debe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE en la casilla 18 el (número y) tipo o tipos de aeronaves, precedidos de TYP/.

CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA (1 CARÁCTER)

Debe INTRODUCIRSE una barra inclinada seguida de una de las letras siguientes para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

J	«SUPER» (SÚPER) para indicar un tipo de aeronave especificado como tal en el doc. 8643 de la OACI, Designadores de tipos de aeronave. En la última edición solo se contempla el Airbus 380-800 (A388);
H	«HEAVY» (PESADA) para indicar un tipo de aeronave con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 136 000 kg, con excepción de los tipos de aeronaves que figuran en el doc. 8643 de la OACI en la categoría SUPER (J);
M	«MEDIUM» (MEDIA) para indicar un tipo de aeronave con una masa máxima certificada de despegue inferior a 136 000 kg pero superior a 7 000 kg;
L	«LIGHT» (LIGERA) para indicar un tipo de aeronave con una masa máxima certificada de despegue igual o inferior a 7 000 kg.

CASILLA 10: EQUIPO Y CAPACIDADES.

Las capacidades comprenden los siguientes elementos:

1. presencia de equipos pertinentes en buen estado a bordo de la aeronave;
2. equipos y capacidades acordes con las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y,
3. en su caso, autorización de la autoridad competente.

EQUIPOS Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIÓN, NAVEGACIÓN Y AYUDA A LA APROXIMACIÓN

Debe INTRODUCIRSE una letra según proceda:

N	si no se lleva ningún equipo COM/NAV/de ayuda a la aproximación para la ruta de vuelo, o si el equipo está fuera de servicio; o
S	si se lleva un equipo COM/NAV/de ayuda a la aproximación estándar para la ruta de vuelo, y está en buen estado; y/o

debe INTRODUCIRSE una o varias de las siguientes letras para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV/de ayuda a la aproximación disponibles:

A	Sistema de aterrizaje GBAS	K	MLS
B	LPV (APV con SBAS)	L	ILS
C	LORAN C	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)

D	DME	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E2	D-FIS ACARS	O	VOR
E3	PDC ACARS	P1	CPDLC RCP 400
F	ADF	P2	CPDLC RCP 240
G	GNSS. Si se tiene previsto realizar alguna parte del vuelo en IFR, se refiere a los receptores GNSS que cumplen lo dispuesto en el Anexo 10 Vol I de OACI (véase Nota 2)	P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	P4-P9	Reservado para RCP
I	Navegación inercial	R	Aprobación PBN (ver Nota 4)
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (ver Nota 3)	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	W	Aprobación RVSM (ver Nota 5)
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	Aprobación MNPS (ver Nota 6)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. (ver Nota 7)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)	Z	Otros equipos instalados a bordo u otras capacidades (ver Nota 8)

Los caracteres alfanuméricos no indicados arriba están reservados.

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

NOTA 8: 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/.
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.

NOTA 9: En relación con el uso de los caracteres alfanuméricos «P1», «P2», y «P3», debe tenerse en cuenta que el Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc. 9869 de OACI) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la comunicación basada en la performance en los que se prescribe la RCP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.

EQUIPOS Y CAPACIDADES DE VIGILANCIA

Debe INTRODUCIRSE	N si no se lleva ningún equipo de vigilancia para la ruta de vuelo, o si el equipo está fuera de servicio;
O	
debe INTRODUCIRSE	uno de los descriptores siguientes, o varios de ellos, con un máximo de veinte caracteres, para describir el equipo o las capacidades de vigilancia en buen estado que se encuentran 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, incluida la identificación de la aeronave, altitud barométrica y la capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B).
H	Transpondedor – Modo S, incluida la identificación de la aeronave, la altitud barométrica y la capacidad de vigilancia mejorada.
I	Transpondedor – Modo S, incluida la identificación de la aeronave, pero sin la capacidad de altitud barométrica.
L	Transpondedor – Modo S, incluida la identificación de la aeronave, la altitud barométrica, la capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B) y de la capacidad de vigilancia mejorada.
P	Transpondedor – Modo S, incluida la altitud barométrica, pero sin la capacidad de identificación de la aeronave.
S	Transpondedor – Modo S, incluida tanto la altitud barométrica como la capacidad de identificación de la aeronave.
X	Transpondedor – Modo S, sin la identificación de la aeronave ni la capacidad de altitud barométrica.

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 una capacidad específica de transmisión ADS-B de 1090 MHz.
B2	ADS-B con una capacidad específica de transmisión y recepción ADS-B de 1090 MHz.
U1	Capacidad ADS-B de transmisión usando UAT.
U2	Capacidad ADS-B de transmisión y recepción usando UAT.

V1	Capacidad ADS-B de transmisión usando VDL Modo 4.
V2	Capacidad ADS-B 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 arriba 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):

Debe INTRODUCIRSE	el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI del aeródromo de salida, tal como se especifica en el doc. 7910, Indicadores de lugar;
O,	si no se ha asignado ningún indicador de lugar, debe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE, en la casilla 18: debe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE, en la casilla 18: • el nombre y la ubicación del aeródromo precedidos de DEP/, o • el primer punto de la ruta, o la radiobaliza, precedido de DEP/..., si la aeronave no ha despegado de un aeródromo;
O,	si el plan de vuelo se recibe de una aeronave en vuelo,
Debe INTRODUCIRSE	AFIL y debe ESPECIFICARSE, en la casilla 18, el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI de la ubicación de la dependencia ATS a partir del cual puede obtenerse información del plan de vuelo adicional, precedido de DEP/.
A CONTINUACIÓN, SIN ESPACIO,	
debe INDICARSE	en el caso de un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT),
O	en el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora real o prevista de paso por el primer punto de la ruta correspondiente al plan de vuelo.

CASILLA 15: RUTA.

Debe INTRODUCIRSE	la primera velocidad de crucero como en la letra a) y el primer nivel de crucero como en la letra b), sin espacio entre ellos.
A CONTINUACIÓN,	tras la flecha, debe INTRODUCIRSE la descripción de la ruta como en la letra c).

a) Velocidad de crucero (máximo cinco caracteres)

Debe INTRODUCIRSE la velocidad verdadera para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en términos de:

- kilómetros por hora, expresados como una K seguida de cuatro cifras (por ejemplo, K0830), o
- nudos, expresados como una N seguida de cuatro cifras (por ejemplo, N0485), o
- número de Mach verdadero, cuando así lo haya prescrito la autoridad competente, redondeado a la centésima más próxima de la unidad de Mach, expresado como una M seguida de tres cifras (por ejemplo, M082).

b) Nivel de crucero (máximo cinco caracteres)

Debe INTRODUCIRSE el nivel de crucero previsto para la primera parte o la totalidad de la ruta de vuelo, en términos de:

- nivel de vuelo, expresado como una F seguida de tres cifras (por ejemplo, F085; F330), o
- nivel métrico estándar en decenas de metros, cuando así lo haya prescrito la autoridad competente, expresado como una S seguida de cuatro cifras (por ejemplo, S1130), o
- altitud en centenares de pies, expresada como una A seguida de tres cifras (por ejemplo, A045, A100), o
- altitud en decenas de metros, expresada como una M seguida de cuatro cifras (por ejemplo, M0840), o
- para los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

c) Ruta (incluidos los cambios de velocidad, de nivel o de las reglas de vuelo)

- Vuelos por rutas ATS designadas

Debe INDICARSE,	si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS,
O,	si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS o no está conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de unión a la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS.
A CONTINUACIÓN	
debe INTRODUCIRSE	cada punto en el que esté previsto iniciar un cambio de velocidad y/o de nivel, o un cambio de ruta ATS o un cambio de las reglas de vuelo,
SEGUIDO EN CADA CASO	del designador del siguiente tramo de la ruta ATS, aunque sea el mismo que el anterior,
O	de DCT, si el vuelo hasta el punto siguiente se encuentra fuera de una ruta designada, a menos que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

- Vuelos fuera de las rutas ATS designadas

Deben INTRODUCIRSE	los puntos que normalmente no estén a más de 30 minutos de vuelo o a 370 km (200 millas náuticas), incluido cada punto en el que se prevea un cambio de velocidad o de nivel, un cambio de derrota o un cambio de las reglas de vuelo,
O,	cuando así lo exija la autoridad o las autoridades competentes,
debe DEFINIRSE	la derrota de los vuelos que operen sobre todo en dirección este-oeste entre 70° N y 70° S por referencia a puntos significativos formados por las intersecciones entre grados medios o enteros de latitud con meridianos espaciados a intervalos de 10 grados de longitud. En el caso de los vuelos que operen en zonas situadas fuera de esas latitudes, las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por la intersección de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20 grados de longitud. La distancia entre puntos significativos no superará, en la medida de lo posible, una hora de vuelo. Se establecerán puntos significativos adicionales cuando se considere necesario.
	Para los vuelos que operen principalmente en dirección norte-sur, se definirán las derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de grados enteros de longitud con los paralelos de latitud especificados, espaciados a cinco grados.
Debe INTRODUCIRSE	DCT entre puntos sucesivos, a menos que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por la marcación y la distancia.

Deben UTILIZARSE ÚNICAMENTE las convenciones de datos que figuran en los siguientes elementos 1 a 5 y debe SEPARARSE cada subelemento con un espacio.

1. Ruta ATS (de 2 a 7 caracteres)

El designador codificado asignado a la ruta o al tramo de la ruta, incluido, en su caso, el designador codificado asignado a la ruta estándar de salida o llegada (por 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 significativo (de 2 a 11 caracteres)

El designador codificado (de 2 a 5 caracteres) asignado al punto (por ejemplo, LN, MAY, HADDY), o, si no se ha asignado ningún designador codificado, una de las siguientes maneras:

- Solo grados (7 caracteres): 2 cifras que describan la latitud en grados, seguidas de una N (norte) o una S (sur), seguida de tres cifras que describan la longitud en grados, seguidas de una E (este) o una W (oeste). Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (por ejemplo, 46N078W).
- Grados y minutos (11 caracteres): 4 cifras que describan la latitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una N (norte) o una S (sur), seguida de 5 cifras que describan la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una E (este) o una W (oeste). Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (por ejemplo, 4620N07805W).
- Marcación y distancia desde un punto de referencia: la identificación del punto de referencia, seguida de la marcación a partir del punto en forma de 3 cifras que expresen los grados magnéticos, seguida de la distancia del punto en forma de 3 cifras que expresen millas náuticas. En las zonas de alta latitud en las que la autoridad competente determine que la referencia a los grados magnéticos no resulta práctica, podrán utilizarse grados verdaderos. Debe alcanzarse 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 millas náuticas se expresará como DUB180040).

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

El punto en que está previsto el inicio de un cambio de velocidad (5 % TAS o 0,01 Mach o más) o un cambio de nivel, expresado exactamente como en el elemento 2 anterior, seguido de una barra inclinada y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresados exactamente como en las letras a) y b) anteriores, sin espacio entre ellos, incluso cuando solo se modifique una de estas cantidades.

Ejemplos:

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

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

El punto en el que está previsto el cambio de las reglas de vuelo, expresado exactamente como en los elementos 2 o 3 anteriores, según proceda, seguido de un espacio y una de las siguientes indicaciones:

- 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 solo los planes de vuelo militares cuando éstos operan en IFR y bajo reglas y procedimiento civiles (GAT) dentro del área IFPZ. Para ello, deberá indicarse el punto donde se tiene intención de cambiar de control civil a militar (GAT a OAT) o viceversa de la manera siguiente: "Punto de cambio/GAT" ó "Punto de cambio/OAT".

El punto de cambio que se debe indicar se elegirá de entre los puntos significativos o radioayudas publicadas en este AIP o mediante coordenadas geográficas.

Ejemplos:

N0400F280... AKOVI DCT DENOX OAT T911…

N0460F370... OSB TB1 BIGGE GAT L604…

N0400F330… NOLRU/OAT TB6…

En el primer ejemplo, IFPS asume que la ruta comienza con control aéreo civil (GAT), por lo que solo procesará la ruta hasta DENOX.

En el segundo ejemplo, IFPS asume el tramo anterior al cambio en la ruta es OAT, y solo procesará a partir de BIGGE.

El IFPS aceptará los términos OAT o GAT separados del punto de cambio mediante "/", pero al procesarlo lo reemplazará por un espacio.

6. Ascenso en crucero (máximo 28 caracteres)

La letra C seguida de una barra inclinada; A CONTINUACIÓN, el punto en el que está previsto comenzar un ascenso en crucero, expresado exactamente como en el elemento 2 anterior, seguido de una barra inclinada; DESPUÉS, la velocidad que se espera mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en la letra a) anterior, seguida de dos niveles que determinan las capas que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero, cada nivel expresado exactamente como en la letra b) anterior, o el nivel por encima del cual está previsto efectuar el ascenso en crucero seguido de las letras PLUS, sin espacio entre ellos.

Ejemplos:

C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

7. Indicador STAY

Se introducirá el indicador STAY cuando un vuelo tenga previsto realizar actividades especiales (entrenamiento, aproximaciones, etc) en una zona o sobre un aeródromo. El indicador STAY se colocará después del punto donde comenzará la STAY, separado de dicho punto por un espacio. El indicador STAY constará de las letras «STAY», un número de secuencia seguido de una «/», y luego cuatro números que indican el tiempo en horas y minutos durante el cual el vuelo operará bajo la condición STAY. Este tiempo no podrá ser superior que el tiempo total estimado de vuelo (EET). Además, se indicará en la casilla 18 el motivo del STAY mediante el indicador STAYINFOn/.

Ejemplo:

WAL STAY1/0100 WAL

WAL STAY1/0100 DCS

CASILLA 16: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMO(S) ALTERNATIVO(S) DE DESTINO

AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL (8 CARACTERES) (1)

Debe INTRODUCIRSE	el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI del aeródromo de destino, tal como se especifica en el doc. 7910, Indicadores de lugar,
O,	si no se ha asignado ningún indicador de lugar,
debe INTRODUCIRSE	ZZZZ y ESPECIFICARSE, en la casilla 18, el nombre y la ubicación del aeródromo, precedidos de DEST/.

A CONTINUACIÓN, SIN ESPACIO,	
debe INTRODUCIRSE	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 ALTERNATIVO DE DESTINO

Deben INTRODUCIRSE	el indicador o los indicadores de lugar de cuatro letras de la OACI de no más de dos aeródromos alternativos de destino, tal como se especifica en el doc. 7910, Indicadores de lugar, separados por un espacio,
O,	si no se ha asignado ningún indicador de lugar al aeródromo o aeródromos alternativos de destino,
debe INTRODUCIRSE	ZZZZ y ESPECIFICARSE, en la casilla 18, el nombre y la ubicación del aeródromo o aeródromos alternativos de destino, precedidos de ALTN/.

CASILLA 18: OTROS DATOS.

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

Los guiones o las barras inclinadas solo deben utilizarse tal como se indica a continuación.

Debe INTRODUCIRSE	0 (cero) si no hay otra información,
O,	cualquier otra información necesaria en la secuencia que se muestra a continuación, en forma del indicador adecuado seleccionado entre los definidos a continuación, seguido de una barra inclinada, y de la información que ha de consignarse:
STS/	Razón del tratamiento especial por parte del ATS, por ejemplo, una misión de búsqueda y salvamento, según se indica a continuación: ALTRV: para un vuelo operado con arreglo a una altitud restringida; ATFMX: para un vuelo con una exención respecto a las medidas ATFM aprobada por la autoridad competente; FFR: lucha contra incendios; FLTCK: verificación en vuelo para la calibración de las ayudas a la navegación; HAZMAT: para un vuelo que transporte material peligroso; HEAD: un vuelo con estatuto de Jefe de Estado; HOSP: para un vuelo médico declarado por las autoridades médicas; HUM: para un vuelo que opere en una misión humanitaria; MARSA: para un vuelo en el que una entidad militar asuma la responsabilidad de la separación de aeronaves militares; MEDEVAC: para una evacuación de emergencia médica vital; NONRVSM: para un vuelo sin capacidad de RVSM que tenga intención de operar en el espacio aéreo con RVSM; SAR: para un vuelo que participe en una misión de búsqueda y salvamento; y STATE: para un vuelo que participe en servicios militares, de aduanas o de la policía. Las demás razones relacionadas con un tratamiento especial de ATS se indicarán bajo el designador «RMK/».

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.

PBN/	Indicación de las capacidades RNAV o RNP. Deben incluirse tantos descriptores como correspondan al vuelo, hasta un máximo de ocho entradas, es decir, un total de dieciséis caracteres como máximo.

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

ESPECIFICACIONES RNP			
L1	RNP 4	S1	RNP APCH
O1	RNP 1 básico, todos los sensores permitidos	S2	RNP APCH con BARO-VNAV
O2	RNP 1 básico GNSS	T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)
O3	RNP 1 básico DME/DME	T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)
O4	RNP 1 básico DME/DME/ IRU		

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos no indicados arriba están reservadas.

NAV/	Datos significativos relacionados con los equipos de navegación, distintos de los especificados en PBN/, según requiera la autoridad competente.
	Debe indicarse la aumentación mediante GNSS usando este indicador, con un espacio entre dos o más métodos de aumentación, por ejemplo, NAV/GBAS SBAS.
	Debe indicarse EURPRNAV si la aeronave con aprobación P-RNAV únicamente usa VOR/DME para determinar la posición. Además, se habrá insertado la letra Z en la casilla 10.
COM/	Deben indicarse los equipos y las capacidades de comunicación no especificados en la casilla 10, letra a).
DAT/	Deben indicarse los equipos y las capacidades de comunicación de datos no especificados en la casilla 10, letra a) o CPDLCX para indicar la exención concedida en relación con el requisito de estar equipado con CPDLC-ATN-B1.
SUR/	Deben indicarse los equipos y las capacidades de vigilancia no especificados en la casilla 10, letra b). Deben indicarse tantas especificaciones RSP como se correspondan con el vuelo, mediante el uso de designadores sin espacio. Las especificaciones RSP múltiples se separarán con un espacio. Ejemplo: RSP180 RSP400.
	Debe introducirse EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, o una combinación de estos, para indicar las exenciones concedidas en relación con el requisito de estar equipado con transpondedores SSR Modo S o transmisores ADS-B.

DEP/	Nombre y ubicación del aeródromo de salida, si se inserta ZZZZ en la casilla 13, o de la dependencia ATS de la que pueden obtenerse datos adicionales del plan de vuelo, si se introduce AFIL en la casilla 13. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación como sigue:	
	Con cuatro cifras que describan la latitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una N (norte) o una S (sur), seguida de cinco cifras que describan la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una E (este) o una W (oeste). Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros; por ejemplo, 4620N07805W (once caracteres).	
	O,	La marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, como sigue:
		La identificación del punto significativo, seguida de la marcación a partir del punto en forma de tres cifras que expresen los grados magnéticos, seguida de la distancia del punto en forma de tres cifras que expresen millas náuticas. En las zonas de alta latitud en las que la autoridad competente determine que la referencia a los grados magnéticos no resulta práctica, podrán utilizarse grados verdaderos. Debe alcanzarse 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 millas náuticas se expresará como DUB180040).
	O,	El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG), o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado de un aeródromo.
DEST/	Nombre y ubicación del aeródromo de destino, si se introduce ZZZZ en la casilla 16. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.	
DOF/	La fecha de salida del vuelo en un formato de seis cifras (AAMMDD, donde AA es el año, MM el mes y DD el día).	
REG/	La nacionalidad o la marca común y la matrícula de la aeronave, si son diferentes de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7, y cuando se haya incluido en la casilla 10 las letras W o X.	
EET/	Los puntos significativos o los designadores de límites de la FIR y las duraciones previstas acumuladas desde el despegue hasta dichos puntos o límites de la FIR, cuando así lo hayan prescrito los acuerdos regionales de navegación aérea, o la autoridad competente. (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/	Código SELCAL, para aeronaves con este equipo.	
TYP/	Tipo o tipos de aeronave, precedidos, en su caso, sin espacio, del número o números de aeronaves y separados por un espacio, si se introduce ZZZZ en la casilla 9. Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2	
CODE/	Dirección de la aeronave (expresada en forma de código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando así lo requiera la autoridad competente. Ejemplo: F00001 es la dirección de aeronave más baja incluida en el bloque específico administrado por la OACI.	
RVR/	Requisito relativo al alcance visual mínimo en la pista para el vuelo expresado en tres cifras.	
DLE/	Retraso en ruta o en espera; deben indicarse el punto o los puntos significativos de la ruta en que se prevé que se produzca un retraso, seguidos de la duración del retraso en un formato de cuatro cifras que exprese horas y minutos (hhmm). Ejemplo: DLE/MDG0030	
OPR/	Designador OACI o nombre de la empresa explotadora de aeronaves, si es diferente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.	

ORGN/	La dirección AFTN de ocho letras del originador u otros datos de contacto adecuados, en los casos en que el originador del plan de vuelo no pueda ser identificado fácilmente, como lo exija la autoridad competente. 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 rendimiento de la aeronave, indicados mediante una única letra tal como se especifica en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, doc. 8168), volumen I — Procedimientos de vuelo, si así lo exige la autoridad competente.
ALTN/	Nombre del aeródromo o los aeródromos alternativos de destino, si se introduce ZZZZ en la casilla 16. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
RALT/	Indicadores de cuatro letras de la OACI para alternativas en ruta, tal como se especifica en el doc. 7910, Indicadores de lugar, o nombres de aeródromos alternativos en ruta, si no se ha asignado ningún indicador. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
TALT/	Indicadores de cuatro letras de la OACI para alternativas de despegue, tal como se especifica en el doc. 7910, Indicadores de lugar, o nombres de aeródromos alternativos de despegue, si no se ha asignado ningún indicador. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
RIF/	Los detalles de la ruta hasta el aeródromo de destino revisado, seguidos del indicador de lugar del aeródromo de cuatro letras de la OACI. La ruta revisada está sujeta a la renovación en vuelo de la autorización. Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH
STAYINFOn/	Indicación del motivo para el STAY introducido en la ruta. Ejemplos: STAYINFO1/CALIBRATION OF WAL STAYINFO1/MULTIPLE IFR APPROACHES AT…
RFP/	Indicación del número de planes de vuelo de sustitución presentados en el formato Q, seguida de una cifra que indique la iteración de la sustitución. Ejemplos: RFP/Q2
RMK/	Cualquier otra observación en lenguaje claro cuando así lo requiera la autoridad competente o cuando se considere 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/	Debe INTRODUCIRSE un grupo de cuatro cifras que indique la autonomía de combustible en horas y minutos.

PERSONAS A BORDO

Después de P/	Debe INTRODUCIRSE el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo exija la autoridad competente.

	Debe INTRODUCIRSE TBN (pendiente de notificación) si no se conoce el número total de personas en el momento de la presentación.

EQUIPO DE EMERGENCIA Y DE SUPERVIVENCIA

R/ (RADIO)	Debe TACHARSE U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz. Debe TACHARSE V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz. Debe TACHARSE E si no está disponible el transmisor de localización de emergencia (ELT).
S/ (EQUIPO DE SUPERVIVENCIA) (SURVIVAL EQUIPMENT)	Deben TACHARSE todos los indicadores si no se lleva equipo de supervivencia. Debe TACHARSE P si no se lleva equipo de supervivencia polar. Debe TACHARSE D si no se lleva equipo de supervivencia para el desierto. Debe TACHARSE M si no se lleva equipo de supervivencia para el mar. Debe TACHARSE J si no se lleva equipo de supervivencia para la selva.
J/ (CHALECOS) (JACKETS)	Deben TACHARSE todos los indicadores si no se llevan chalecos salvavidas. Debe TACHARSE L si los chalecos salvavidas no están equipados con luces. Debe TACHARSE F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia. Deben TACHARSE U o V, o ambas, como se señaló en R/, para indicar la capacidad de comunicación por radio de los chalecos, en su caso.
D/ (BOTES NEUMÁTICOS) (DINGHIES) (NÚMERO)	Deben TACHARSE los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos; o (NÚMERO) (NUMBER) —debe INDICARSE el número de botes neumáticos transportados; y (CAPACIDAD) (CAPACITY) — debe INDICARSE la capacidad total, en número de personas, de todos los botes neumáticos transportados; y (CUBIERTA) (COVER) — debe TACHARSE el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos; y (COLOR) (COLOUR)— debe INDICARSE el color de los botes neumáticos, si se llevan.
A/ (COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE) (AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS)	Deben INDICARSE el color de la aeronave y las marcas significativas.
N/ (OBSERVACIONES) (REMARKS)	Debe TACHARSE el indicador N si no hay observaciones, o INDICARSE otros equipos de supervivencia transportados y otras observaciones sobre los equipos de supervivencia
C/ (PILOTO) (PILOT)	Debe INTRODUCIRSE el nombre del piloto al mando.

PRESENTADO POR

Debe INTRODUCIRSE el nombre de la dependencia, la agencia o la 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:
  1. Si sufren una demora mayor de 30 minutos sobre su EOBT, se enviará un mensaje de demora (DLA).
  2. Si sufren una demora mayor de 15 minutos no mayor de 30 minutos, el originador debe generar 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

PLANES DE VUELOS FF-ICE

Definiciones

1. Información de vuelo y flujo para un entorno colaborativo (FF-ICE): Información necesaria para la planificación, coordinación y notificación de vuelos, intercambiada entre miembros de la comunidad de Sistemas de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), incluyendo los involucrados en operaciones de vuelos y de aeródromos.
2. Servicios de información de vuelo y flujo para un entorno colaborativo (FF-ICE): Diversos servicios establecidos para facilitar el intercambio de FF-ICE, asegurar un análisis de la demanda preciso y una planificación apropiada de recursos, y optimizar la planificación y ejecución de vuelos.
3. Unidad de servicios de información de vuelo y flujo para un entorno colaborativo (FF-ICE): Unidad designada por la autoridad ATS pertinente para proporcionar los servicios de FF-ICE.
4. Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL): El último plan de vuelo presentado por el piloto, un operador o representante designado que deben usar las unidades del ATS.
   Nota — El FPL se refiere a un plan de vuelo presentado e intercambiado mediante el servicio fijo aeronáutico, mientras que el eFPL se refiere a un plan de vuelo presentado e intercambiado mediante los servicios de FF-ICE. El eFPL permite el intercambio de información adicional que no figura en el FPL.
5. Identificador Único de Vuelo a Escala Mundial (GUFI): Elemento de datos inmutable asociado a un vuelo que permite a todos los miembros elegibles de la comunidad ATM referirse sin ambigüedad a la información relativa al vuelo.

Servicios de FF-ICE

1. FF-ICE opera en un entorno operativo de gestión de información en todo el sistema (SWIM) en el que se describen los principales procedimientos y procesos en relación con los servicios.
2. El Gestor de Red (NM) EUROCONTROL es la unidad de servicios de FF-ICE designada encargada de la Zona del Sistema Integrado para el Tratamiento Inicial del Plan de Vuelo (IFPS) y presta los siguientes servicios de FF-ICE:
   a. Servicio de presentación: evaluar el plan de vuelo presentado (eFPL) para prestar los servicios de tráfico aéreo e indicar la aceptabilidad del plan de vuelo.
   b. Servicio de prueba: evaluar una solicitud de prueba con respecto a la aceptabilidad del plan de vuelo y, cuando sea posible, indicar las restricciones aplicables y las limitaciones resultantes del vuelo.
      Nota: El servicio de prueba ofrece al operador o representante designado la oportunidad de presentar escenarios hipotéticos y recibir una respuesta de la unidad de servicios de FF-ICE, antes de presentar el eFPL o el plan de vuelo actualizado.
   c. Servicio de solicitud de datos de vuelo: el suministro de datos relativos a un vuelo específico, como la última versión de un plan de vuelo presentado o datos de búsqueda y rescate, a solicitud de un destinatario elegible.
   d. Servicio de notificación: proporcionar los datos en relación con un vuelo concreto tales como la salida o llegada a los destinatarios necesarios.
   e. Servicio de publicación: publicar los datos de FF-ICE accesibles para los usuarios autorizados.
3. En el registro europeo SWIM están disponibles descripciones detalladas de los servicios de NM de FF-ICE
4. Se requiere un certificado de NM B2B para utilizar los servicios de FF-ICE proporcionados por el NM mediante sus Servicios B2B (de empresa a empresa).
5. NM proporciona un servicio de traducción mediante el cual traducir todos los mensajes del eFPL al formato de mensajes de FPL Los operadores pueden utilizar el servicio de traducción y envío de FF-ICE que proporciona N; para enviar mensajes de FPL

traducidos a unidades del ATS fuera de la Zona de IFPS (IFPZ).

Mensajes FF-ICE

1. Los mensajes FF-ICE se usan para intercambiar información FF-ICE y se describen en la siguiente tabla:

Mensaje	Descripción
Respuesta de envío	Mensaje de respuesta que indica si un mensaje FF-ICE enviado es válido o no. En caso de ser inválido, se indica también el motivo.
Solicitud de prueba	Consulta para evaluar un plan de vuelo considerado para un vuelo previsto.
Respuesta sobre una prueba	Respuesta a un mensaje de Solicitud de prueba validado indicando la aceptabilidad del plan de vuelo previsto y, si procede, las restricciones y limitaciones aplicables.
Plan de vuelo presentado (eFPL)	Plan de vuelo enviado (o a enviar) como solicitud para los servicios de tráfico aéreo.
Estado de presentación	Respuesta a un mensaje de eFPL validado indicando la aceptabilidad del plan de vuelo.
Actualización del Plan de Vuelo	Actualización de la información incluida en un plan de vuelo enviado previamente.
Cancelación de vuelo	Orden para cancelar y eliminar un plan de vuelo enviado previamente.
Solicitud de datos de vuelo	Consulta sobre información de un plan de vuelo o de búsqueda y rescate de un vuelo concreto.
Respuesta de datos de vuelo	Respuesta a un mensaje de Solicitud de datos de vuelo validado con los datos solicitados.
Salida de un vuelo	Notificación indicando si un vuelo ha despegado.
Llegada de un vuelo	Notificación indicando si un vuelo ha aterrizado.

2. El Modelo de Intercambio de Información de Vuelo (FIXM) proporciona un esquema de intercambio de información para cada mensaje FF-ICE.

3. Para más información sobre el formato, los campos o el contenido, puede consultar el Manual de Referencia de NM B2B y el Manual del Usuario de FIXM.

Requisitos FF-ICE

1. El tráfico aéreo general, que opera bajo IFR, debe enviar los eFPL mediante los servicios de FF-ICE prestados por NM en lugar de mensajes FPL.

2. Para todos los operadores, un mensaje eFPL deberá incluir, como mínimo (las aeronaves civiles que operan como tráfico aéreo general totalmente bajo IFR tienen requisitos adicionales):

   a. El GUFI.

   b. La versión del plan de vuelo del operador.

   c. Los datos de vuelo necesarios para los FPL, tal y como se establece en las disposiciones del Anexo 2, Artículo 3.3.2, de la OACI, el Documento 4444 PANS-ATM, Anexo 2, de la OACI, y la sección ENR 1.10 de este AIP apartado Instrucciones para cumplimentar el formulario del plan de vuelo.

3. Las aeronaves civiles que operan como tráfico aéreo general totalmente bajo IFR deben incluir además lo siguiente en su eFPL:

   a. Ruta extendida y trayectoria 4D.

   b. Datos de rendimiento específicos del vuelo que incluyen perfiles de rendimiento en ascenso y descenso y programas de velocidad de ascenso y descenso.

   c. Masa de despegue estimada de la aeronave.

4. Para las aeronaves estatales que operan como tráfico aéreo general totalmente bajo IFR y el tráfico aéreo general que opera bajo

IFR y VFR mixtas, incluir los puntos 3) a., b. y c. en los eFPL es opcional.

5. Los detalles sobre la representación de la información relativa a la ruta/trayectoria en un plan de vuelo FF-ICE se proporcionan en el Manual del usuario del IFPS del Gestor de Red de EUROCONTROL. Cuando se facilite una trayectoria en un plan de vuelo FF-ICE, deberá indicarse la trayectoria completa desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino.
6. El operador, o su representante designado, debe generar y asignar un GUFI a su plan de vuelo FF-ICE. Proporcionar el GUFI es obligatorio cuando se utiliza el servicio de presentación y el servicio de notificación.
7. El número de versión del plan de vuelo del operador es un elemento obligatorio al presentar los eFPL y cualquier actualización posterior. El operador o su representante designado deberá incrementar el número de versión por cada actualización del plan de vuelo.

Procedimientos de Planificación de Vuelo de FF-ICE

1. Envío, actualización y cancelación de planes de vuelo FF-ICE:
   a. Los planes de vuelo FF-ICE se envían, actualizan y cancelan mediante el servicio de presentación FF-ICE.
   b. Tras procesar la presentación o actualización de un plan de vuelo FF-ICE, NM proporciona información mediante una respuesta a la presentación y el estado de la misma. En caso de cancelarse un plan de vuelo FF-ICE, NM proporciona información únicamente a través de una respuesta de envío.
2. Uso del Servicio de Prueba de FF-ICE:
   a. El servicio de prueba se inicia mediante la presentación de una solicitud de prueba.
   b. Tras tramitar una solicitud de prueba FF-ICE, NM proporciona información mediante una respuesta de envío y una respuesta de prueba.
3. Uso del Servicio de Solicitud de Datos de Vuelo de FF-ICE:
   a. El uso del servicio de solicitud de datos de vuelo FF-ICE permite a los usuarios solicitar:
      - Una copia de los eFPL aceptados.
      - Una copia de los datos complementarios del plan de vuelo.
      - Una copia del estado de presentación más reciente de un vuelo.
      - El estado de la respuesta de envío.
4. El servicio de notificación permite a los usuarios remitir información sobre notificaciones de salida y llegada a NM.
5. El servicio de publicación de datos permite a los suscriptores obtener información sobre vuelos relevantes para sus operaciones.
6. Reevaluación de Planes de Vuelo de FF-ICE:
   a. NM realiza una reevaluación de los planes de vuelo FF-ICE para determinar si siguen cumpliendo con las restricciones publicadas o las medidas ATM que puedan haberse aplicado o modificado desde la última evaluación del plan de vuelo.
   b. El IFPS realiza la reevaluación de los eFPL del mismo modo que revalida los FPL/IFPL, sometiendo todos los planes de vuelo válidos al mismo proceso, los mismos criterios y el mismo resultado posible.
   c. El proceso de reevaluación se aplica a todos los eFPL procesados que recibieron un estado de envío ACK y estado de presentación ACEPTABLE.
   d. Los operadores deben utilizar los servicios NM B2B Publicar/Suscribirse, que proporcionarán actualizaciones sobre el estado de presentación de la eFPL, para mantenerse al tanto de los resultados de la reevaluación.
7. En el Manual del usuario del NM IFPS se proporcionan más detalles sobre la implementación del NM y la prestación de servicios FF-ICE, así como sobre los procedimientos relacionados.

INFORMACIÓN ADICIONAL

1. Para más información sobre FF-ICE, la implementación NM y los procedimientos asociados, consulte lo siguiente:
   a. Sitio web de EUROCONTROL FF-ICE https://eurocontrol.int/ffice.
   b. Manual del usuario del IFPS del gestor de red EUROCONTROL https://www.eurocontrol.int/publication/ifps-users-manual.
   c. Manual de referencia NM B2B de EUROCONTROL.
   d. Registro Europeo SWIM https://eur-registry.swim.aero/home.

e. Manual del Usuario de FIXM https://docs.fixm.aero/#/.

2. El gestor de red de EUROCONTROL prestará un servicio de traducción de planes de vuelo para las FIR/UIR de la IFPZ en las que no sea obligatorio el uso de FF-ICE/R1, como medida transitoria hasta que los Estados afectados lo implementen plenamente.

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.

OTROS PROCEDIMIENTOS

Para procedimientos adicionales de planificación de vuelos en el espacio de encaminamiento libre ver ENR 1.3.