

SUMMARY OF THE TELECONFERENCE OF 25 MAY 2012

FOLLOW UP TO THE IMPLEMENTATION OF THE NEW FLIGHT PLAN FORMAT

States invited to the teleconference

Argentina; Bolivia; Brazil; Chile; Colombia; Ecuador; Panamá; Paraguay; Perú; Uruguay; and Venezuela.

List of participants at the teleconference

Bolivia

Miguel Castillo	mcastillo@dgac.gob.bo
	rcusi@dgac.gob.bo

Brasil

Alessander Santoro	ddte7@decea.gov.br
--------------------	--------------------

Chile

Marcial Vidal	mvidal@dgac.cl
Ricardo Bordali	rbordali@dgac.cl

Colombia

Ana Isabel Mosquera	ana.mosquera@aerocivil.gov.co
Oscar Arturo Alfonso Bravo	oscar.alfonso@aerocivil.gov.co
Gladys Mercedes Rojas	

Panama

Héctor Gonzalez	hgonzalez@aeronautica.gob.pa
-----------------	------------------------------

Peru

Harvey Palomino	aharvey@corpac.gob.pe
-----------------	-----------------------

Victor Martinez Serna	amartinez@corpac.gob.pe
Juan Pablo Portilla	jportilla@corpac.gob.pe

Venezuela

Vicente Fiore	v.fiore@inac.gob.ve
---------------	---------------------

OACI

Onofrio Smarrelli	osmarrelli@lima.icao.int
CNS Regional Officer	

Roberto Arca	rlarca@lima.icao.int
ATM/SAR/AIM Regional Officer	

Summary

The teleconference, conducted through the GoTo Meeting application, was held on 25 May 2012 from 09:00 to 10:30 a.m. the event was organized for the Spanish-speaking States; the teleconference for non-Spanish speaking States was carried out on 24 May 2012.

The Agenda of the teleconference was the following:

1. Follow-up to the implementation of the new flight plan format by States
 - a) Legislation
 - b) Safety assessment
 - c) Automated systems
 - d) Training
2. Plan for regional and interregional trials on the new flight plan format
3. Follow-up to ICAO guidelines for the transition period (ICAO letter AN 13/2.1 09-9 of 6 February 2009)

1. **Follow-up to the implementation of the new flight plan format by States**

Bolivia

Informed that it had published an Aeronautical Information Circular on the implementation of Amendment 1 to the PANS/ATM, 15th Edition (ICAO Doc 4444) on 4 May 2012. The changes in the documentation, including in the AIP, would be completed by the end of June 2012. As to the safety assessment, they would be starting this task in mid-Jun 2012, to complete it by the end of July 2012. With regard to the automation systems, the recently installed AMHS already has the changes included in the new flight plan format template, and there is no automation in the FDP systems; therefore, they will be working on this manually. With respect to the training plan, information was received that a course to the La Paz ACC air traffic controllers was conducted, and that the operational personnel had been trained at a 50%.

Brazil

All Brazilian legislation has been updated in accordance with Amendment 1. AIC 14/11 of 28 July 2011, disseminating to all Brazilian airspace users the planning for the implementation of amendment 1 and its content was edited. In addition, the following national standards were updated: ICA 100-11 – Flight plan; MCA 100-11 – Filling of the flight plan form; and ICA 100-15 –ATS messages. In addition, AIC 17/12 was published, which establishes operational procedures for the implementation of Amendment 1 during the transition period. Information on the Brazilian publication can be accessed at site www.decea.gov.br/. Regarding the safety assessment, information was received that the analysis had been completed, and a document had been drafted which had been signed by the aeronautical authorities assuming the responsibility of solving any possible risks. The document informs that the implementation of Amendment 1 will keep an acceptable safety level.

Regarding the automated systems, the strategy was the use of converters (TRA and TSX) capable of making the change from the new format to the current one. **Appendix A** to this summary presents the configuration adopted by the converters.

The TRA will be installed in Brasilia and Manaus, and will manage all international communications. The TRA has flight plan storage capability in accordance with DOF (day of flight) information, and can also update information in accordance with DLA, CH and CNL messages. In addition, the TRA is capable of converting the new message format to the current one, for the submittance to non-adhering States. The TSX converter will be installed at the ACC FDPs for 120 h storage and message updating. For the flight plan data entry and updating messages, the TA-AMHS and SAIS terminals have been modified.

With regard to training, it was informed that a first training involved AIS operators, ATCO, pilots, airlines, flight agents, etc. and was completed achieving more than 80% of the total public. This phase permitted operators and technicians to become aware of Amendment 1 and its impact. A last training phase is scheduled for the beginning of June 2012. Same will permit operators and technicians to become aware of the modifications in the Brazilian standards with regard to Amendment 1, the modifications in the automated systems, and the contingency measures in the event of problems.

Chile

Informed that it would be completing all national documentation including flight plan aspects by September 2012. The publishing of the AIC to disseminate the Amendment was carried out in August 2011. The safety assessment study has been conducted, and a contingency plan drafted. With regard to the changes in the automated systems, it informed that for the AMHS system, Thales had been contacted for the purchasing of the changes necessary and that same would be installed by mid-July 2012 at the latest. The changes to be made at the Santiago ACC (FDP) automated system (Thales Eurocat C), are still pending. As to training, it informed that the national modules for ARO and ATC personnel training are ready.

Colombia

Indicated that it had drafted a technical information circular on 22 May 2012, regarding Colombia's transformation plan towards the new flight plan format, shown in **Appendix B** to this summary. Said document, addressed to the aeronautical community, informs on the Amendment and the transformation in Colombia for the implementation of same. An AIC would be published in June 2012, and it was expected that by the end of July the updating of all Colombian regulations related with the flight plan will be completed. As to the safety assessment, same would be completed by mid-July 2012. A contingency plan is being drafted, to be tested before 15 November 2012.

In reference to the changes in the automated systems, the AMHS system (Comsoft) is currently under an updating process. In addition, a national central flight plan processor will be installed in Cali, which will be capable of interpreting the current and new plan, enabling adaptation of all automated systems installed domestically, and reception, acceptance and transmittal of any flight plan in both the current and new format to the adjacent FIRs, and international users during the transition period, as well as the new format as of 15 November 2012.

As to training, a programme for ARO, ATC and users has been started by the CEA (Centro de Entrenamiento Aeronáutico – CATC). The final training would be completed by 1 November 2012.

Panama

The AIC informing the aeronautical community its readiness to operate with the new flight plan format will be published by June 2012. In addition, the changes to be introduced in the AIP with regard to the new flight plan format have already been drafted. The safety assessment is pending completion, but work is underway expecting to finish it by the end of July 2012.

Currently, Panamá counts with automated systems for operational management (ATM) in the dealing and processing of flight plan data information; nevertheless, same do not have automated capability to process the new descriptors for the identification of the CNS equipment that takes into account the new flight plan format. The aforementioned determines that by the date of the validity and application of Amendment 1 (15 November 2012), Panama will not count with an automated system appropriate to requirements; therefore, until the new air traffic control centre building is finished, with all new ATM systems and equipment, the current equipment will be used, implementing a contingency plan with the options to avoid affecting air traffic management. By September 2013, it will count with new automated systems in a new ACC (new AMHS and new automated systems), which will be in capacity to operate with the new flight plan format.

As to training, seven (7) national seminars on Amendment 1 to the 15th Edition of the PANS-ATM, Doc 4444, were conducted, being the first three (3) one-day training events addressed to international airports personnel, mainly from the aeronautical information services and telecommunications operators for the aeronautical stations. At the fourth convening, training was given to users (operating agencies).

In addition, information was received that coordinations were made and tests have been conducted with Peru and Venezuela, with which flight plan messages with the new descriptors were sent and received, having both trials received acceptance and approval from the counterparts, with evidence that Panama will comply at minimum risk with Amendment 1.

Peru

As regards legislation, Peru has published the AIC and expects to make changes in the AIP by August. In addition, the NTC will be published in July, a supplementary technical standard informing of all changes in the new flight plan format. As to safety, work on the contingency plan has started, as well as on the procedures in the AIS/ARO room. With regard to the automated systems, the AMHS CADAS is ready for the transmission and reception of the new FPL and, also, information was received that the Indra system at the new radar centre will be operating before November 2012, and trials are being conducted with positive acceptance. In reference to training, 70% of the international airports personnel has been trained, and it is expected that by November 2012, 100% of the AIS and ATCO personnel will be qualified.

Venezuela

An AIC informing the aeronautical community of the new flight plan format was published at the end of March 2012. Work is being held to amend all national documentation and regulations related with the flight plan. The safety assessment has still to be completed, expecting to do so by the end of July 2012. In reference to the automated systems, changes have already been made in the AMHS, but the changes in the Maiquetia ACC FDP are still under analysis. In this respect, a possible manual handling of the new flight plan format at Maiquetia ACC is being prepared. As to training, a programme for the ARO and ATC personnel as started, and a training plan is scheduled to continue until the end of October 2012.

2. **Plan for regional and interregional trials on the new flight plan format**

In reference at this Agenda Item, it was informed that the SAM/IG/9 meeting (Lima, Peru, 14-18 May 2012) presented a schedule for regional and interregional level tests for the NEW FPL format.

For the tests, SAM/IG considered that a reference AFTN address be used. The AFTN address considered was “XXXXNFPL”, to be used by each SAM State (where in XXXX you have to insert the identification for the State and the site).

The tests would consist in sending to adjacent ACCs the FPL with the inclusion of the new alphanumeric in item 10 and the new indicators in item 18. The tests would be conducted with the automated systems, if the changes in same have been effected, or manually. In the section of the manual tests, States will take note of the difficulty in making changes manually and of the number of additional people to be required at the ARO Offices, as well as in the control centres FDP positions.

Appendix C of this summary contains the regional and interregional tests schedule, reviewed and agreed upon during the WEB conference. Information was provided that the table had also been reviewed at the 24 May 2012 teleconference held with non-Spanish speaking SAM States.

It is important that the FPL focal point starts the coordination with the respective counterparts (See **Appendix B** for the list of focal points). For the conduct of the trials, it was deemed important that each focal point carry out respective coordinations with the adjacent SAM States ACC focal points, as well as with other regions States focal points. **Appendix D** presents the list of focal points for the SAM Region, and the ICAO web site for the follow-up of the new flight plan format (FITS) <http://www2.icao.int/en/fits/Pages/home.aspx> shows the names of the focal points from States of the other ICAO Regions.

During the conference, information was provided that Eurocontrol had drafted a guideline document to conduct tests for the European States, as well as for States of other Regions. The document included as **Appendix E** of this summary describes, in Section 4, the procedures to follow for the tests with the air navigation service providers outside the IFPS (Eurocontrol) working Region, indicating the AFTN address for the tests, the dates scheduled for the trials, and the steps to follow for the registration. States of the Region are invited to register and conduct the tests permitting the validation of the messages through the NEW FPL format.

3. **Follow-up to ICAO guidelines for the transition period (ICAO letter AN 13/2.1 09-9 of 6 February 2009)**

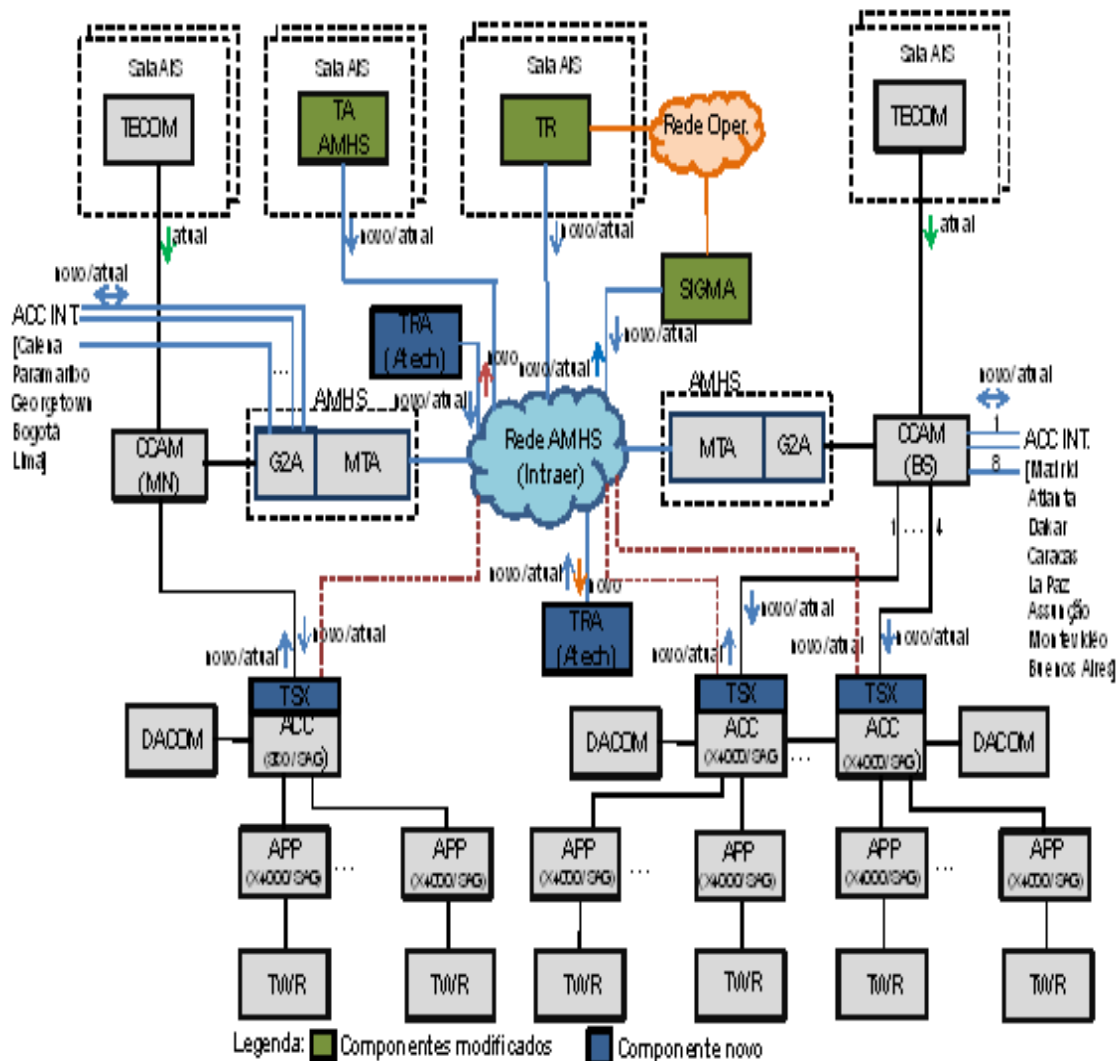
Information was provided during the teleconference that Argentina, Brazil, Guyana and Peru had completed the implementation to the changes in the new flight plan format templates of the AMHS and in the FDP, being capable of operating with both the new and current flight plan format during the transition period (1 July 2012 to 14 November 2012). **Appendix F** to this summary shows the ICAO Secretary General letter, indicating the actions to take during the transition period, as well as the conversion table to transfer from the new to the current format (letter AN 13/2.1 09/9 of 6 February 2009).

4. **Other matters**

It was decided that the next teleconference would be held on **Friday, 6 July 2012**.

APPENDIX A / APÉNDICE A

IMPLEMENTATION OF AMENDMENT 1 AT THE AUTOMATED SYSTEMS IN BRAZIL / IMPLANTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE BRASIL





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

**GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI**

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 1 de 30

1. PROPÓSITO:

Esta Circular (CI) pretende informar a la comunidad aeronáutica, incluyendo a las Empresas Explotadoras de aeronaves, Tripulaciones, Pilotos, Personal Aeronáutico de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Servicios de Información Aeronáutica (AIS), Despachadores de vuelo, Personal relacionado con el recibo y tratamiento de planes de vuelo y del intercambio de mensajes asociados a este proceso y el personal de soporte a los sistemas (ATSEP). Esta CI contiene el programa de transformación hacia la implantación del nuevo formato de plan de vuelo dispuesto en la República de Colombia para consolidar la introducción en el SINEA de la enmienda 1° a la 15ª Edición del PANS-ATM, Doc. 4444, la cual, internacionalmente, entrará a regir a partir del 15 de noviembre de 2012.

La presente Circular (CI) presenta brevemente las modificaciones en el contenido del Plan de Vuelo y sus mensajes asociados, aprobadas en la Enmienda 1 a la 15ª edición Doc. 4444 (PANS-ATM), así como las directrices y los procedimientos de transición previstos para su implantación en el Estado de Colombia a través de la UAEAC.

2. APLICABILIDAD:

Esta circular aplica a la comunidad aeronáutica en general y en particular al personal aeronáutico involucrado en la recepción, tramitación, procesamiento y visualización de la información que contiene un plan de vuelo en la República de Colombia; igualmente, asigna las responsabilidades dentro del programa de transformación hacia la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, así:

Área Responsable	Acción esperada
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Establecer los procedimientos relacionados en este programa• Actuar como punto de contacto con la comunidad aeronáutica por medio de reuniones CDM en relación con el contenido de esta Circular Informativa.• Realizar las Publicaciones Aeronáuticas respectivas en la medida que el programa de transformación se va ejecutando, en particular modificar la AIP en ENR 1.10 Planificación de los vuelos.• Coordinar el entrenamiento del personal de Tránsito Aéreo, Información Aeronáutica, Servicio de Búsqueda y Salvamento, Unidad de Flujo (ATFM) y demás funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil relacionado con el proceso de transformación a ser ejecutado.• Preparar el material de divulgación y difusión hacia la comunidad aeronáutica en la ejecución del programa de transformación.

SECRETARÍA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACIÓN DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 2 de 30

Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Poner a disposición inicial sistema de planes de vuelo internacional como modulo del sistema actual del AIM• Realizar la actualización tecnológica como lo dispone el programa.• Informar del estado de avance de cada etapa de actualización a la comunidad aeronáutica por medio de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.• Coordinar el entrenamiento del personal ATSEP relacionado con el programa de transformación.• Dar el efectivo soporte técnico a los sistemas relacionados con el proceso de transformación.
Direcciones Regionales Aeronáuticas	<ul style="list-style-type: none">• Contribuir con los recursos humanos para el desarrollo del programa de transformación• Disponer de la logística necesaria para atender el programa de transformación.
Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA)	<ul style="list-style-type: none">• Ejecutar la estrategia de capacitación y entrenamiento de conformidad con los lineamientos del programa.• Ajustar los programas de instrucción impartidos por el CEA con el contenido de esta CI• Incluir en los programas recurrentes la información de esta CI
Unidad de Servicios SMS de la Secretaria de Sistemas Operacionales	<ul style="list-style-type: none">• Realizar la evaluación de seguridad operacional de cada etapa o hito del programa de transformación.• Mantener la documentación relacionada con la seguridad operacional dentro del proceso de transformación.
Punto de Contacto de la Secretaria de Sistemas Operacionales	<ul style="list-style-type: none">• Preparar las modificaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia según aplique.• Llevar el control del avance de las tareas del programa• Llevar las actas y convocar a las reuniones asociadas con el programa de transformación
Centros de Instrucción	<ul style="list-style-type: none">• Facilitar a los funcionarios de la Aerocivil los espacios necesarios para la divulgación de la presente circular• Actualizar sus programas de forma que introduzcan la instrucción del nuevo formato de plan de vuelo.
Empresas Explotadoras de Aeronaves	<ul style="list-style-type: none">• Facilitar a los funcionarios de la Aerocivil los espacios necesarios para la divulgación de la presente circular• Atender los CDM que disponga la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.• Modificar sus procedimientos para adecuarlos a la presente circular y en particular para cada etapa del programa de transformación

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 3 de 30

	<ul style="list-style-type: none">• Realizar internamente los programas de sensibilización necesarios con las tripulaciones y el personal de tierra relacionado con el programa de transformación
Fuerza Aérea Colombiana	<ul style="list-style-type: none">• Servir de puente entre el programa de transformación y la aviación de Estado.• Coadyuvar en la implantación del nuevo programa al interior de la Fuerza• Coordinar lo pertinente con las demás fuerzas en lo relacionado con la implantación del programa de transformación y la adopción del nuevo formato de plan de vuelo.
Aeropuertos Internacionales y nacionales.	<ul style="list-style-type: none">• Facilitar información a las tripulaciones extranjeras que utilizan sus servicios alrededor de lo contenido en esta CI.• Colaborar en la labor de las oficinas de información aeronáuticas del aeródromo.

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS:

3.1. Definiciones: Las definiciones utilizadas en la presente Circular corresponden a las descritas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), específicamente se hace referencia a:

Oficina de Planes de Vuelos Internacionales: Dependencia Nacional de la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo internacionales hacia y desde el interior de la FIR Bogotá y Barranquilla.

Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos: Dependencia Nacional de la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo repetitivos para la FIR Bogotá y Barranquilla.

Plan de vuelo ACTUAL: Formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS actuales definidos en la versión vigente de los PANS-ATM, que será denominado **Plan de Vuelo Nacional**

Plan de Vuelo Internacional: Plan de vuelo presentado para un vuelo internacional en el formato para este fin.

Plan de Vuelo Nacional: Plan de vuelo de un vuelo domestico presentado en el formato para este fin.

Plan de vuelo NUEVO: Formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS especificados en la Enmienda 1 de los PANS-ATM que será denominado **Plan de Vuelo Internacional**



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 4 de 30

Planes de Vuelo Repetitivo: Plan de vuelo presentado que contiene información de un vuelo rutinario a realizar por una operación sea esta comercial o no.

Vuelo Domestico: Un vuelo doméstico se define como aquel que se lleva a cabo íntegramente, esto es origen y destino, dentro del espacio aéreo bajo responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica Colombiana como esta publicado para las cartas aeronáuticas, y el cual no entra en espacio aéreo internacional o extranjero en cualquier etapa del vuelo.

Vuelo Internacional: Aquel vuelo que tiene su origen o su destino en un espacio aéreo extranjero, o que siendo domestico entra en un espacio aéreo diferente al de responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica Colombiana. Se considera un vuelo internacional aquel que sobrevuela el territorio Colombiano.

3.2. Abreviaturas: Las abreviaturas aquí descritas aplican para esta circular en particular.

ADS-B	Vigilancia Dependiente Automática por Radiodifusión
ADS-C	Vigilancia Dependiente Automática por Contrato
AIM	Gestión de Información Aeronáutica
AIS	Servicio de información aeronáutica
AMHS	Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS
ANSP	Air Navigation Service Provider
CHG	Mensaje de Modificación
CNL	Mensaje de cancelación
DEP	Mensaje de salida
DLA	Mensaje de Demora
DLE	Mensaje de Demora En Ruta
DOF	Día del Vuelo (Day of Flight)
EOBT	Hora prevista de Fuera Calzos
FPL	Plan de vuelo
FDP	Procesador de Datos de Vuelo
GNSS	Sistema Global de navegación por Satélite
PBN	Navegación Basada en Performance
RFP	Plan de vuelo sustitutivo
RPL	Plan de vuelo repetitivo
SINEA	Sistema Nacional del Espacio Aéreo.
STS	Estatus de tratamiento especial de un vuelo

4. ANTECEDENTES:

Con base a la Enmienda 1° a la 15ª Edición del PANS-ATM, Doc. 4444, con entrada en vigencia internacional el 15 de noviembre de 2012, la cual tiene por objeto actualizar el formato de plan de vuelo establecido por la OACI, posibilitando declarar los modernos recursos y capacidades de



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 5 de 30

aviónica disponibles a bordo de las aeronaves de última generación y atender a los requisitos de los sistemas automatizados de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) se hace necesario tener un programa de transformación hacia ese objetivo dentro de los servicios de navegación aérea que la Secretaría de Sistemas Operacionales provee a la comunidad aeronáutica.

La actualización del formato del modelo de plan de vuelo de la OACI, en línea con el contenido de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc. 4444), aprobada el 27 de mayo de 2008, para aplicación el 15 de noviembre de 2012, ha sido notificada oficialmente a los Estados por medio de la comunicación OACI AN13/2.1-08/50 del 25 de junio de 2008.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil cuenta dentro del SINEA con un alto grado de automatización lo que implica que ha determinado que el cambio de este formato afecta los sistemas automatizados implementados, el personal aeronáutico comprometido en el procesamiento de los planes de vuelo y requiere de evaluaciones de seguridad operacional por lo que establece el programa de transformación en consideración a dichas circunstancias.

El material de esta Enmienda ha sido desarrollado por el Grupo de Estudios sobre Plan de Vuelo (FPLSG) establecido por la OACI, con la finalidad de permitir un mejor aprovechamiento de las avanzadas capacidades de aviónica a bordo de las aeronaves más modernas y atender a los requisitos desarrollados de nuevos sistemas automatizados de gestión de tránsito aéreo; en consecuencia el nuevo plan de vuelo aborda funcionalidades y tecnologías de la navegación aérea, tales como el GNSS, RNAV, RNP, PBN, los enlaces de datos (data links), el ADS-B y el ADS-C, siendo esas alteraciones reflejadas de modo más substancial en el contenido de las casillas 10 y 18 del formato de plan de vuelo.

Tales datos deberán ser considerados por los sistemas de gestión del tránsito aéreo en el sentido de poner a disposición del Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) y Operador de Estación Aeronáutica (OEA), las informaciones necesarias para la planificación del tránsito aéreo, como también posibilitar la emisión de alertas, siempre que haya modificación del escenario con relación a los datos declarados y que ocasionen impacto en las acciones planificadas de control, lo anterior dentro del marco reglamentario establecido en los RAC, partes tercera, quinta, sexta y decimo quinta.

Los cambios también tienen consecuencias para los usuarios del espacio aéreo. Si se envía un plan de vuelo con nuevo contenido a un Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) que no esté preparado para aceptarlo, podría perderse parte de la información, malinterpretarse, o ser rechazado.

El cambio del formato de plan de vuelo afectará en particular los numerales 7, 8, 10 bis, 10 ter, 13, 15, 16 y 18 que se utilizan en otros mensajes OACI relacionados, estos mensajes afectados son ACH, AFP, APL, ALR, RCF, FPL, DLA, CHG, CNL, DEP, ARR, CPL, EST, CDN, ACP, RQP, RQS, SPL. Además, hay cambios relativos a los demás mensajes como ARR, CHG, CNL, DEP, DLA, RQP y RQS.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 6 de 30

Para los numerales 7, 8, 13, 15 y 16, los cambios son relativamente sencillos, sin embargo en los numerales 10 y 18 los cambios son amplios y más complejos.

Es fundamental para el éxito de la aplicación de estos cambios que todos los usuarios del espacio aéreo y los ANSP estén en condiciones de presentar y procesar información de vuelo (Plan de Vuelo NUEVO), de conformidad con la Enmienda 1 de los PANS-ATM para el 15 de noviembre de 2012, puesto que el procesamiento con los métodos actuales (Plan de Vuelo ACTUAL), no se garantizará después de dicha fecha; con fundamento en lo anterior existen unas directrices a tener en cuenta:

DIRECTRIZ	ACCIÓN ESPERADA
1	Se recomienda que los prestadores de servicios de Navegación Aérea - ANSP tengan condiciones de operar con las dos informaciones de plan de vuelo: ACTUAL y NUEVA, durante el período de transición. No se exige que los ANSP acepten y procesen los datos ACTUALES después de 15 de noviembre de 2012. Se aplica a la situación en la que algunos ANSP y/o usuarios del espacio aéreo no apliquen los cambios de planificación de vuelo sino hasta el final del período de transición.
2	Se alienta a los Grupos Regionales de planificación e implantación que planifiquen y publiquen los cambios con suficiente antelación a la fecha de aplicación. Considera que los planes de transición deberían tener en cuenta que es probable que los usuarios del espacio aéreo no puedan utilizar las nuevas oportunidades que ofrece la NUEVA información hasta que los prestadores de servicios de navegación aérea hayan efectuado la transición, e incluso en ese caso, la utilización de la NUEVA información podría verse limitada en su aplicación si los vuelos siguen implicando proveedores de servicios que no hayan efectuado aún la transición.
3	El usuario del espacio aéreo determinará si presenta la NUEVA o la ACTUAL información al ANSP, durante el período de transición y después que el ANSP haya notificado que puede aceptar la NUEVA información.
4	En el caso que no todos los ANSP hayan efectuado la transición a la NUEVA información, el usuario del espacio aéreo debe asegurarse de que se presente la ACTUAL información a los ANSP que no hayan efectuado aún la transición. Resalta la preocupación de que los ANSP que utilicen la información ACTUAL podrían malinterpretar y rechazar la información que sea presentada, por el usuario del espacio aéreo, más de 24 horas antes del vuelo, así como en el caso en que el ANSP que utiliza la NUEVA información no estará en condiciones de transmitir coordinación esencial a los ANSP que utilizan la información ACTUAL.
5	Informa que la OACI mantendrá un sitio "web" con la lista de la capacidad de cada ANSP de aceptar la ACTUAL o la NUEVA información. Cada ANSP comunicará a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI su capacidad de aceptar la NUEVA información tan pronto como sea posible.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 7 de 30

6

En complemento a la directriz 4, se observa que los ANSP que acepten la NUEVA información podrían convertir la información de vuelo a la ACTUAL información, para los fines de coordinación con ANSP adyacentes que no hayan efectuado aún la transición.

5. REGULACIONES RELACIONADAS:

- RAC fundamentalmente las partes Tercera, Quinta, Sexta y Décimo Quinta.
- AIP de Colombia.
- Circulares de la Secretaria de Sistemas Operacionales en particular relacionadas con la Unidad de Flujo Colombia

6. OTRAS REFERENCIAS:

- Guía "Estrategia para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª edición del PANS-
- ATM (Doc.4444) de la OACI en las Regiones CAR/SAM, versión marzo 2010
- Documento 4444 OACI, Gestión del Tránsito Aéreo
- Documento 7030 OACI - Procedimientos Suplementarios Regionales (SUPPS)
- Enmienda 1º a la 15ª Edición del PANS-ATM, Documento 4444

7. MATERIA:

Servicios a la Navegación Aérea

Se mantiene la obligación de que todas las aeronaves que operen en aeródromos autorizados bajo responsabilidad de la Aeronautica Civil, deben presentar Plan de Vuelo para cualquier tipo de operación aérea y para cada procedimiento que se describe en esta Circular.

8. CONTENIDO DE LA ENMIENDA 1º A LA 15ª EDICIÓN DEL DOC. 4444

La OACI consideró que, para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), hay que hacer actualizaciones en los formatos de plan de vuelo.

A este respecto, publicó la enmienda 1 al PANS-ATM, Doc. 4444 - 15ª Edición, que contiene, básicamente, los siguientes cambios:

8.1. Presentación del plan de vuelo

La enmienda 1º altera el plazo para presentación de un plan de vuelo, permitiendo hacerlo con hasta 120 horas de antelación a la EOBT. La fecha de la realización del vuelo deberá ser declarada

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 8 de 30

después del indicador DOF a ser especificado en la casilla 18 del FPL para los planes presentados con más de 24 horas de antelación de la EOBT.

8.2. Modificaciones Principales

CASILLA FPL	DESCRIPCIÓN
7	Identificación de la aeronave: La enmienda 1 establece que la casilla 7 del FPL debe permitir la inserción de hasta 7 caracteres alfanuméricos, sin posibilidad de empleo de caracteres especiales (guión o símbolos). Tomando en cuenta que algunos sistemas en cabina componen mensajes de enlace descendente incluyendo en ese campo caracteres especiales (guión), el sistema de tierra deberá ser capaz de desconsiderar tal información para fines de asociación con los datos de plan de vuelo almacenados.
8	Reglas de vuelo y tipo de vuelo: El nuevo formato posibilita la inclusión de una o más alteraciones de reglas de vuelo a lo largo de la trayectoria definida en el plan, por medio de la especificación de los caracteres "Y" o "Z" para el primer tramo del vuelo. Con esa opción, los respectivos puntos de alteración de regla deben ser definidos en la casilla 15 – Ruta, los cuales deben estar contenidos en la ruta declarada. Para un tipo de vuelo en situación que requiera un tratamiento específico de los servicios ATS, será utilizado el indicador STS correspondiente, que deberá ser declarado en la casilla 18 del FPL o el indicador RMK para los casos no especificados en la enmienda.
10	Equipamiento – COM/NAV: Esta casilla del FPL posibilita la declaración de los equipamientos disponibles y de su capacidad de utilización, conforme el listado contenido en la enmienda. En la declaración de los equipamientos COM/NAV en el FPL, deben ser utilizados uno o dos caracteres, siendo que el primero será alfabético y el segundo (cuando exista), será numérico.
13	Aeródromo de despegue y hora: Para los casos en que la aeronave despegue de un helipuerto o aeródromo sin designador OACI, el piloto anotará ZZZZ en la casilla 13 del FPL y especificará en la casilla 18, después del indicador DEP/, el nombre y lugar del aeródromo o el primer punto de la ruta o de la radiobaliza precedida de DEP/.....si la aeronave no ha despegado del aeródromo.
15	Ruta: Posibilitará que los puntos de una ruta puedan ser definidos, también, utilizándose como referencia una marcación magnética y una distancia en relación con un punto significativo definido por coordenadas geográficas. También pasa a ser requisito, conforme modificación de la casilla 8, mencionada anteriormente, el tratamiento de la inserción alternada de las letras Y o Z en esta Casilla 15, para



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 9 de 30

	permitir la especificación de más de un punto de alteración de reglas de vuelo, siendo que el sistema deberá interpretar los puntos en los cuales habrá alteración de reglas de vuelo.
18	<p>Otros Datos: Los siguientes indicadores deberán ser considerados válidos para declaración en la casilla 18 del FPL: STS/, PBN/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/ y RMK/. La secuencia presentada arriba deberá ser obedecida a la hora de rellenarse la Casilla 18 del FPL, siendo que la utilización de indicador no especificado por la enmienda puede generar un rechazo, un procesamiento incorrecto o una pérdida de la información.</p> <p>El carácter especial "guión" no podrá ser utilizado en la casilla 18 y el empleo de barra (/) solamente será permitido después de cada indicador</p>

INDICADOR	DESCRIPCIÓN
INDICADOR STS	<p>Las siguientes razones para tratamiento especial por un órgano ATS podrán ser declaradas después del indicador STS. Otras razones deberán ser especificadas con el uso del indicador RMK:</p> <p>ALTRV: vuelo operado en conformidad con una reserva de altitud; ATFMX: vuelo autorizado con exención de medidas ATFM por autoridad ATS competente; FFR: combate a incendio; FLTCK: inspección en vuelo; HAZMAT: vuelo transportando material peligroso; HEAD: vuelo con ("estatus") Jefe de Estado; HOSP: vuelo médico declarado por autoridades médicas; HUM: vuelo realizando misión humanitaria; MARSA: vuelo por el cual un órgano militar asume responsabilidad por la separación de aeronave militar; MEDEVAC: evacuación médica de emergencia con riesgo de vida; NONRVSM: vuelo no aprobado para RVSM con intención de operar en espacio aéreo RVSM; SAR: vuelo que participa en misión de búsqueda y salvamento; y STATE: vuelo que participa en servicios militares, aduaneros o policiales.</p>
INDICADOR PBN	<p>Las siguientes capacidades RNAV y RNP podrán ser declaradas después del Indicador PBN:</p> <p>A1 RNAV 10 (RNP 10)</p>



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 10 de 30

	<p>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 L1 RNP 4 O1 Básico RNP 1 todos los sensores permitidos O2 Básico RNP 1 GNSS O3 Básico RNP 1 DME/DME O4 Básico RNP 1 DME/DME/IRU S1 RNP APCH S2 RNP APCH con BARO-VNAV T1 RNP AR APCH con RF (autorización especial requerida) T2 RNP AR APCH sin RF (autorización especial requerida)</p>
INDICADOR NAV	Otros datos relativos a equipamiento de navegación, además de los especificados con el indicador PBN/, conforme requerido por la autoridad ATS competente, podrán ser declarados después de NAV/, como, por ejemplo, los recursos de aumentación del GNSS, con utilización de espacio, separando dos o más métodos de aumentación.
INDICADOR COM	Las aplicaciones o capacidades de comunicación no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador COM.
INDICADOR DAT	Las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador DAT.
INDICADOR SUR	Las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador SUR.
INDICADOR DEP	Para los aeródromos de despegue no listados en la AIP/Colombia, debe ser declarada la localización del despegue después del indicador DEP, de acuerdo con los casos establecidos en la enmienda 1.
INDICADOR DEST	Para los aeródromos de destino no listados en la Publicación de Información Aeronáutica, debe ser declarada la localización del destino, después del indicador DEST, de acuerdo con los casos establecidos en la enmienda 1.
INDICADOR DOF	Para la puesta en funcionamiento del tratamiento de planes de vuelo presentados con más de 24 horas y hasta 120 horas de antelación, la fecha (YYMMDD) de realización del vuelo debe ser declarada después del indicador DOF, donde YY, MM y DD se refieren, respectivamente, al año, al mes y al día.

SECRETARÍA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACIÓN DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

**GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI**

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 11 de 30

INDICADOR DEL	Para los casos de demora en ruta o esperas, deberán ser insertados los puntos significativos en la ruta donde se planea que ocurra la demora, seguida por la duración de ésta, en el formato de horas y minutos (hhmm).
INDICADOR ORGN	Para la inserción del direccionamiento AFTN/AMHS de 8 letras del originador del FPL u otros detalles de contacto apropiados, en los casos donde el originador del plan de vuelo no puede ser fácilmente identificado, de acuerdo con lo establecido por la autoridad ATS competente.
INDICADOR PER	Para la inserción de datos de performance de la aeronave, con el uso de una sola letra, conforme especificado en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168), Volumen I – Procedimientos de Vuelo, si es estipulado por la autoridad ATS competente.
INDICADOR TALT	Para la inserción del indicador OACI de 4 letras o del nombre del aeródromo, en el caso de que no exista indicador publicado, para el aeródromo alternativo de despegue en el cual la aeronave tenga condiciones de aterrizar, si por razones técnicas u operacionales, ocurra la necesidad de llevarse a cabo un arribo no previsto (de emergencia) inmediatamente tras el despegue y siendo ello impracticable en el propio aeródromo de despegue.

9. ACCIONES SOBRE EL PLAN DE VUELO NACIONAL

Todo vuelo que permanezca completamente dentro del espacio aéreo nacional gestionado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar su FPL en el formato "Actual" OACI, si su vuelo se mantiene por completo dentro del espacio aéreo servido por Colombia, es decir corresponde a un vuelo doméstico y su intención de vuelo no considera aeropuertos alternos por fuera del espacio aéreo de jurisdicción de la Aerocivil.

9.1. FORMATO DE PRESENTACIÓN.

El formato a utilizar para la presentación del plan de vuelo nacional corresponde al "actual" formato de plan de vuelo, el cual, a partir del 15 de Noviembre de 2012 se denominará formato de **PLAN DE VUELO NACIONAL** y estará disponible en todas las facilidades en donde se preste el servicio de tránsito aéreo o se encuentren oficina de AIS de aeródromo.

Toda dependencia asociada a la prestación de los servicios de navegación aérea se abstendrá de aceptar o tramitar un plan de vuelo internacional presentado en el formato de **PLAN DE VUELO NACIONAL**.

Para esta presentación continua siendo aplicable el CAPITULO XI - PLANES DE VUELO de la parte decimo quinta de los reglamentos aeronáuticos de Colombia. Igualmente las formas de Presentación del Plan de Vuelo, como son:



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 12 de 30

- En medio físico –papel
- Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo
- Vía Internet.
- Vía fax.
- Vía telefónica.

9.2. LUGAR DE PRESENTACIÓN

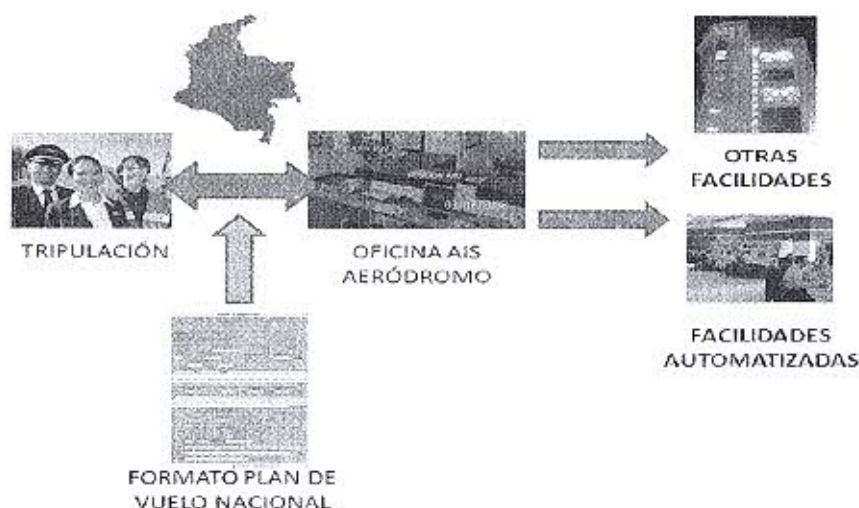
De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia el plan de vuelo se debe presentar ante los servicios de navegación aérea en el aeropuerto de origen del vuelo en el formato "actual" y que se denominará formato de **PLAN DE VUELO NACIONAL** a partir del 15 de Noviembre de 2012.

9.3. PLAN DE VUELO PRESENTADO EN VUELO

En caso de aeródromos públicos sin servicios aeronáuticos y/o no controlados el piloto al mando reportará por cualquier medio o por la frecuencia tan pronto le sea practicable el plan de vuelo, la dependencia receptora de éste utilizará el formato "actual" o futuro **PLAN DE VUELO NACIONAL** para tramitar el plan de vuelo presentado durante el vuelo.

9.4. GESTIÓN DEL PLAN DE VUELO POR LA DEPENDENCIA AIS PERTINENTE.

El plan de vuelo tramitado para un vuelo nacional en el formato **PLAN DE VUELO NACIONAL** será transmitido utilizando los procedimientos actuales, bajo el sistema AMHS y será aceptado por parte de las dependencias de tránsito aéreo, sean estas automatizadas o no y no tendrán dificultad en la gestión de los FDP. El gráfico siguiente representa la gestión pertinente a este procedimiento particular:



SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES -- GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 13 de 30

9.5. PLAN DE VUELO POR INTERNET

El plan de vuelo nacional presentado por internet será exclusivamente gestionado por la oficina de planes de vuelo repetitivo dependencia de la unidad de flujo quien atenderá lo pertinente y dará curso del mismo a las facilidades automatizadas o a las otras facilidades.

El procedimiento será el dispuesto en la parte décimo quinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en el numeral 15.11.2.9.3. Plan de vuelo vía Internet. Esta opción solo estará habilitada para los planes de vuelo nacionales.

10. ACCIONES SOBRE EL PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL)

Los planes de vuelo repetitivos son aquellos presentado ante la Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos, posición nacional de la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo repetitivos para las FIR Bogotá y Barranquilla, o aquellas FIR adyacentes con las cuales se tenga pactado este procedimiento dentro de las cartas de acuerdo suscritas.

Estos planes de vuelo contienen la información de un vuelo rutinario a realizarse por una operación sea esta comercial o no, para este ultimo caso, existirá una autorización especial de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

10.1. FORMATO DE PRESENTACIÓN

El formato de presentación de los Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) será el que disponga la unidad de flujo Colombia. Los explotadores de aeronaves entregarán su programación en las fechas dispuestas para la recepción de Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) dentro de la programación que se disponga siguiendo los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) ajustados a los Documentos 7030 y al 4444 de la OACI.

En vuelos de operación nacional, las aeronaves se identificarán según su llamado radiotelefónico y número de vuelo, asignados por la respectiva compañía aérea.

10.2. LUGAR DE PRESENTACIÓN

Los planes de vuelo repetitivos se presentaran ante la Unidad de Flujo Colombia, oficina de planes de vuelo repetitivos, por los operadores autorizados y en las fechas dispuestas para este fin.

Ninguna dependencia diferente podrá recibir, aceptar o tramitar planes de vuelo repetitivos (RPL) de operador autorizado o no.

10.3. OPERADORES AUTORIZADOS PARA PRESENTAR PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL)

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 14 de 30

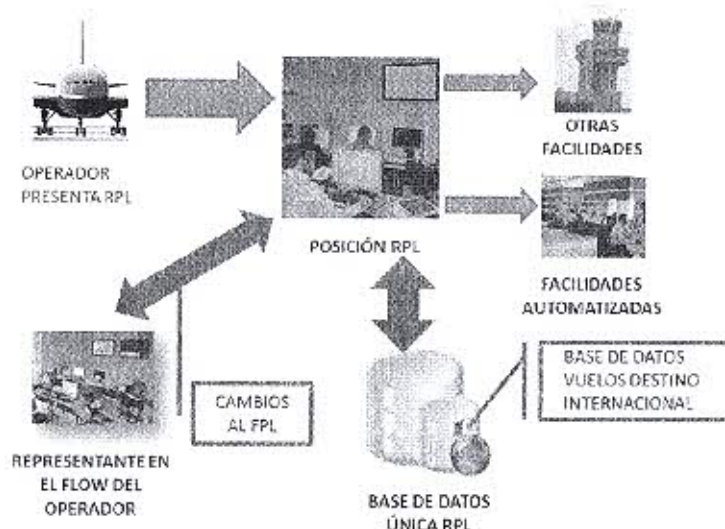
Se consideran autorizados para presentar el plan de vuelo repetitivo (RPL) las empresas colombianas o extranjeras que prestan servicios aéreos comerciales de transporte público domésticos o internacionales dentro de su condición como explotadores regulares de pasajeros y carga.

Otros operadores que regularmente y dentro de un horario establecido realicen vuelos cubriendo un mismo trayecto, en el vuelo dispuesto desde el aeropuerto de salida hasta el primer aeropuerto de destino podrán solicitar autorización ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea para la presentación de planes de vuelo repetitivo y se les dará ese tratamiento por parte de la Unidad de Flujo Colombia.

10.4. GESTIÓN DEL PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL) POR LA DEPENDENCIA PERTINENTE.

La Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos, será la posición única nacional adscrita a la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo repetitivos para las FIR Bogotá, Barranquilla, todas las TMA y en general hacia para todas las facilidades automatizadas o no.

Para ese efecto, una vez verificado su slot operacional si es del caso y aprobado el formato de plan de vuelo repetitivo enviará a las facilidades automatizadas el mensaje respectivo a las posiciones de procesamiento de datos de vuelo (FDP), quienes actuarán de conformidad a lo establecido en la Parte Décimo Quinta de los RAC y en concordancia con el numeral 6.2.4.5. de la Parte Sexta de los RAC.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 15 de 30

El operador presente como representante de la Aerolínea en la unidad de flujo podrá realizar cambios en los planes de vuelos presentados como RPL de manera táctica y con el diligenciamiento de los formatos reducidos presentados para ese fin. De dicha acción, la oficina de plan de vuelo repetitivo tomara las acciones pertinentes y realizará las gestiones necesarias sobre las bases de datos y las facilidades automatizadas.

La oficina de planes de vuelos repetitivos gestionará y enviara la información completa de que disponga a la oficina de planes de vuelo internacionales para que realice la transmisión de los planes de vuelo cuyo destino es un aeropuerto internacional.

10.5. BASE DE DATOS DE PLANES DE VUELO REPETITIVOS

La base de datos de planes de vuelo repetitivos es una responsabilidad de la Unidad de Flujo, el servidor que la contiene es considerado un sistema operacional, la oficina de planes de vuelo repetitivos controla la creación de registros, su mantenimiento y uso.

La gestión funcional de la base de datos es monitoreada por la posición CNS/MET quien propenderá por el seguimiento y mejora de su rendimiento, capacidad y planificación de las necesidades futuras, incluyendo la asignación de claves de acceso y aplicar medidas de seguridad para proteger la base de datos.

La posición CNS/MET gestionará la base datos teniendo en cuenta que:

- Realizará la verificación diaria, incluyendo la supervisión del rendimiento del sistema, que se hayan realizado las copias de seguridad y dado el caso coordinará los planes de recuperación de fallas.
- Gestionará los procedimientos para que los usuarios tengan la posibilidad de acceder a la base de datos.
- Desarrollará comunicaciones para orientar el uso y protección de la información de los RPL.
- Programará pruebas a la bases de datos, corregirá errores y notificará de las modificaciones que considere necesarias
- Capacitar a los usuarios y atender a las preguntas frecuentes sobre la base de datos.

11. ACCIONES SOBRE EL PLAN DE VUELO INTERNACIONAL

Para todo vuelo internacional, que tiene su origen o su destino en un espacio aéreo extranjero, o que siendo domestico entre en un espacio aéreo diferente al de responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica Colombiana o que sobrevuele el espacio aéreo nacional deberá presentar un plan de vuelo internacional ante la oficina de plan de vuelo internacional de la Unidad de Flujo Colombia dependencia exclusiva para tramitar los planes de vuelo internacionales hacia y desde cualquier aeródromo al interior de la FIR Bogotá o Barranquilla o gestionar aquellos que realicen un sobrevuelo y utilicen servicios de navegación aérea prestados por alguna facilidad Colombiana.

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 16 de 30

11.1. FORMATO DE PRESENTACIÓN

El formato de presentación de un plan de vuelo internacional será el nuevo formato de plan de vuelo de OACI, que se designará como formato de plan de vuelo internacional, este formato se diligenciará de conformidad a los criterios de la enmienda 1° a la 15ª edición del documento OACI 4444 por parte del explotador de la Aeronave.

En caso de que el vuelo corresponda a uno presentado a la oficina de planes de vuelo repetitivos, será ésta oficina la encargada de coordinar con la oficina de plan de vuelo internacional para su distribución a las FIR relacionadas de conformidad con los acuerdos regionales y los procedimientos establecidos por la OACI.

11.2. LUGAR DE PRESENTACIÓN EN COLOMBIA

Los planes de vuelo internacionales solamente se pueden presentar por intermedio de una oficina de plan de vuelo de un aeródromo internacional (ARO), estos están definidos en el Artículo Tercero de la parte décimo cuarta de los RAC, así:

- EL DORADO Bogotá D.C.
- ERNESTO CORTIZZOS Barranquilla
- SIMÓN BOLÍVAR Santa Marta
- RAFAEL NUÑEZ Cartagena
- JOSE MARIA CORDOVA Rionegro
- ALFONSO BONILLA ARAGÓN Cali
- ALFREDO VÁZQUEZ COBO Leticia
- PALONEGRO Bucaramanga
- MATECAÑA Pereira
- GUSTAVO ROJAS PINILLA San Andrés Isla
- CAMILO DAZA Cúcuta

Otros aeropuertos con autorización especial son

- EL EDEN Armenia solamente para vuelos comerciales de pasajeros
- ALMIRANTE PADILLA Riohacha solamente para operaciones chárter autorizadas
- ALFONSO LOPEZ PUMAREJO Valledupar para operaciones en el festival vallenato en las fechas establecidas por NOTAM.

Los planes de vuelo internacionales derivados de una operación repetitiva serán entregados a la oficina de planes de vuelo internacional por parte de la oficina de planes de vuelo repetitivos para su gestión.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

**GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI**

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 17 de 30

Los planes de vuelo autorizados por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea que tengan origen en otro aeropuerto controlado y destino un aeropuerto internacional serán recibidos vía mensaje de la dirección SKBOYAYO y se les dará trámite por parte de la Oficina de plan de vuelo internacional.

Los planes de vuelo autorizados por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea que tengan origen internacional y con destino un aeropuerto controlado diferente a los aeropuertos internacionales listados en esta circular con mensaje previo de la dirección SKBOYAYO se les dará trámite por parte de la Oficina de plan de vuelo internacional.

Los planes de vuelo internacionales deben ser transmitidos y deberán ser recibidos por las autoridades ATC de las FIR respectivas con una antelación no inferior a 2 horas antes de su ejecución, a menos que se indique lo contrario en las cartas de acuerdo operacional con determinado Estado.

11.3. CONSIDERACIONES PARTICULARES DE LA PRESENTACIÓN DE PLANES DE VUELO INTERNACIONALES

Para algunos Estados, el plan de vuelo es considerado un aviso previo, para otros, sirve como documento contra la autorización concedida previamente para entrar en el espacio aéreo nacional. La aceptación de un plan de vuelo y la emisión de una autorización de vuelo de una dependencia ATC extranjera no constituye una aprobación oficial para la entrada en el espacio aéreo de un Estado, existen otros permisos que son exigibles antes del vuelo por otras autoridades.

La Oficina de plan de vuelo internacional deberá verificar los planes de vuelo recibidos desde el exterior con destino Colombia con el objeto de contribuir a evitar posibles casos de Violaciones del espacio aéreo.

11.4. GESTIÓN DEL PLAN DE VUELO INTERNACIONAL POR LA DEPENDENCIA PERTINENTE.

La Oficina ARO pertinente y autorizada para tramitar un plan de vuelo internacional lo recibirá en el nuevo formato de plan de vuelo de OACI, que se denominará **PLAN DE VUELO INTERNACIONAL**, realizará las verificaciones pertinentes y la validación necesaria, una vez aceptado, procederá a digitarlo sobre la base de datos de planes de vuelo internacionales, el sistema generará un número de validación.

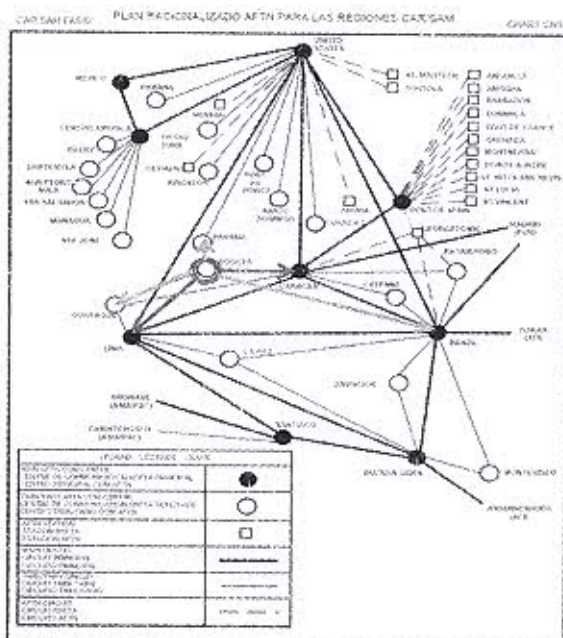
A continuación procederá a enviar el mensaje respectivo de plan de vuelo a la oficina de plan de vuelo internacional indicando el número de validación del sistema implementado y archivará el plan de vuelo transmitido.

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI

El mensaje de traslado de la oficina ARO de aeródromo hacia la oficina de planes de vuelo internacional sobre la base de datos de plan de vuelo internacional contendrá:

Numero de validación de la base de datos, hora de tramitación, hora propuesta, registro de la aeronave, origen y destino.

La Oficina de Plan de Vuelo Internacional recibirá el mensaje de traslado sobre la base de datos de plan de vuelo internacional correspondiente, procederá a verificar que el origen corresponda a una oficina ARO autorizada, con el código de validación identificará el plan de vuelo en la base de datos de planes de vuelo internacionales y procederá a enviarlo a las facilidades nacionales que tendrán relación con el vuelo considerando la parte correspondiente al plan de vuelo nacional y a continuación lo enviará completo a los FIR adyacentes y relacionados con el vuelo, los mensajes se tramitarán de conformidad con el plan racionalizado AFTN para las regiones CAR/SAM



Para efectos de planes originados en el extranjero, estos se direccionarán a la oficina de planes de vuelo internacionales, esta oficina se encargará de recibirlos y tramitarlos ajustados a las facilidades que atenderán o deben conocer del vuelo en el formato aceptado para ese fin al interior del espacio aéreo nacional y dentro del SINEA. Lo anterior se aplicará al proceso de planes de vuelo que sobrevuelan el territorio nacional.

Estos planes de vuelo serán registrados en la base de datos de planes de vuelo internacionales.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063		
	GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI		
NID: 4002082.063.12	Versión: 01	Fecha: 22/05/2012	Página 19 de 30

La gráfica siguiente presenta el esquema propuesto para planes de vuelo internacionales con origen Colombia:



11.5. BASE DE DATOS DE PLANES DE VUELO INTERNACIONALES

La Base de Datos de Planes de Vuelo Internacionales corresponde a un banco de información ubicado en un servidor central que contiene el conjunto de planes de vuelo internacionales almacenados sistemáticamente en la medida que son autorizados y con un número único de identificación que corresponde a esa autorización, esta base de datos es alimentada por las oficinas de planes de vuelo de los aeropuertos internacionales o autorizadas en el numeral 10.2 de la presente CI.

La base de datos contiene todos los campos del plan de vuelo y todas las reglas de validación, los terminales alimentadores están ubicados en las oficinas de ARO mencionadas en 10.2. y un terminal master que será utilizado por la posición de planes de vuelo internacionales dependiente de la Unidad de Flujo Colombia.

Esta aplicación informática será administrada por la posición CNS/MET de la Unidad de Flujo, de forma de garantizar su utilización e integridad de manera -estructurada y organizada- para permitir el rápido acceso a la información de interés.

12. PROCESADOR CENTRAL DE PLANES DE VUELO COLOMBIA - TCPV



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 20 de 30

La Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea procederá a la actualización de la Sala Radar de Cali con el objeto obtener las capacidades de procesador central de planes de vuelo para la República de Colombia, los objetivos específicos son:

- ✈ Actualizar la Sala para obtener la funcionalidad de recepción centralizada y distribución de los planes de vuelo de todo Colombia – TCPV
- ✈ Actualizar la Sala para que pueda procesar y cumpla con la normativa del nuevo plan de vuelo de conformidad con las normas de OACI.
- ✈ Actualizar la Sala para configurar toda la geografía colombiana y las capacidades de actuar como back-up en caso de problemas con el ACC Bogotá en el proceso de transición.

12.1. ARQUITECTURA ACTUAL DE LA SALA RADAR DE CALI

La sala radar de Cali fue dada al servicio en el 2008, sus áreas físicas, su distribución y las capacidades técnicas facilitan su actualización para convertirla en la procesador nacional de planes de vuelo y alternativa de gestión del nuevo formato de plan de vuelo introducido por OACI, con una visión de consolidación de su gestión dentro del nuevo sistema de tránsito aéreo en combinación con los proyectos de actualización a realizarse en Bogotá y el resto del país.



Esta sala radar posee la siguiente arquitectura técnica:



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

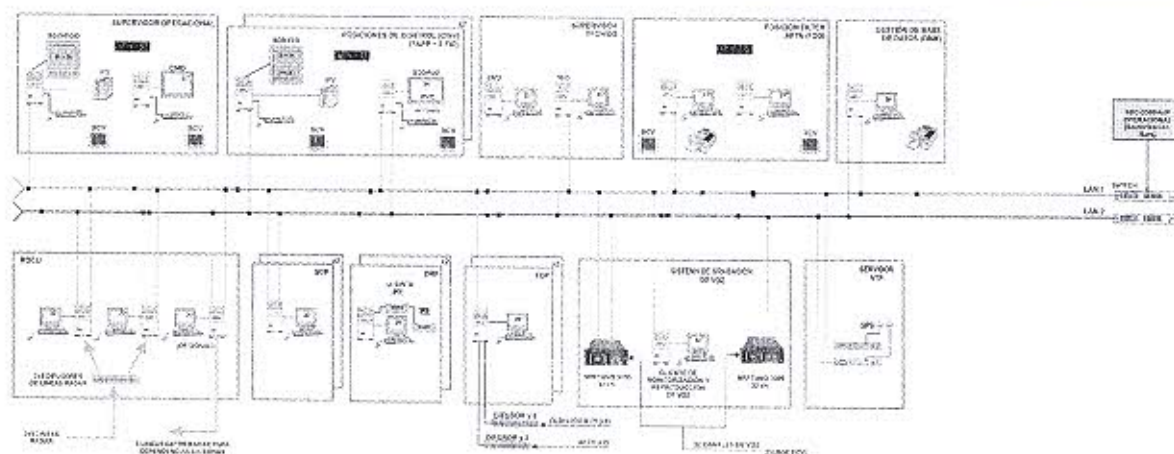
GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 21 de 30



12.2. CONCEPTO OPERACIONAL DEL PROCESADOR CENTRAL DE PLANES DE VUELO

El Procesador Central de Planes de Vuelo busca concentrar todos los planes de vuelo y gestionar los mensajes AFTN/AMHS relativos tanto a planes de vuelo procedentes de otras FIR, o directamente de la oficina ARO responsable del aeródromo de despegue, así como gestionar los mensajes de gestión de slots asignados por Unidad de Flujo Colombia.

El Procesador Central de Planes de Vuelo analizará los datos y extraerá la ruta válida del plan de vuelo; calcula el perfil del vuelo en cuatro dimensiones (puntos fijos y sectores con niveles y horas de paso) y transmite esa información a otros subsistemas externos; éste debe comunicarse automáticamente con los demás centro de control y salas radar automatizadas, así como con las torres de control donde se prestan servicios de tránsito aéreo, transmitiendo las creaciones, modificaciones y cancelaciones de los planes de vuelo que les afectan, centralizando la corrección de los datos erróneos que recibe por la red AFTN/AMHS.

Con la Geografía completa de Colombia, así como la integración de todos los sensores radar y otras fuentes de información de navegación, se contribuirá a la actualización y control del plan de vuelo, a la precisión de la información de las fichas de progreso de vuelo de forma descentralizada y procesa las acciones de control efectuadas manualmente por un controlador desde esas posiciones de control si fuese el caso. (Creación y modificación de planes de vuelo, cambios de nivel, ruta, etc.).

El Procesador Central de Planes de Vuelo permite que todas las facilidades automatizadas funcionen apropiadamente en relación a su capacidad y desempeño, cada vez que esta se actualice continuara operando con el nuevo formato FPL sin contratiempos. Otras ventajas son:

- ✈ Gestión de planes de vuelo centralizada en Colombia.
- ✈ Menor número de operadores para corrección de mensajes AFTN/AMHS erróneos.
- ✈ Información complementaria para la gestión de flujo.

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 22 de 30

- ✕ Es independiente del fabricante de cada centro o de la versión en que este se encuentre
- ✕ Permite la Creación de planes de vuelo
- ✕ Centraliza el procesamiento y distribución de planes de vuelo para todos los centros de control en Colombia.
- ✕ Centraliza la acción de la posición de planes de vuelo repetitivos.
- ✕ Otorga capacidad de retransmisión de mensajes nacionales e internacionales.
- ✕ Facilita la corrección de mensajes AFTN al ser centralizada y única en el país
- ✕ Da una mejora en la gestión de la Unidad de Flujo en materia de planificación.
- ✕ Facilitará la estimación de la carga en los sectores de Colombia gestionados por la unidad de flujo – Colombia.
- ✕ Facilitará la gestión de estadísticas y datos hacia la unidad de gestión de flujo.
- ✕ Sirve de base de datos única para alimentar otros sistemas.
- ✕ Integridad y Consistencia del Plan de Vuelo en todo el país:

Al lograr centralizar el procesamiento de planes de vuelo por intermedio de la sala radar de Cali y gestionarlos sobre una sola base de datos central (de planes de vuelos repetitivos y presentados), el control sobre el sistema mejora, la planificación será mas apropiada y se procesará la información de ruta, proporcionando sólo la parte que pueden procesar cada centro y sala radar en las FIR Bogotá y Barranquilla, para lo cual filtrará el resto.

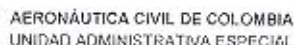
Las modificaciones a un Plan de Vuelo en cualquier ARO, sala radar o centro de control se comunica a Cali mediante mensajes relacionados con la seguridad del vuelo establecidos por OACI, como el CHG, DLA, etc., y Cali se encargará de informar mediante el direccionamiento y encaminamiento de estos mensajes a las dependencias ATS pertinentes de dicha condición al encadenarlos a su base de datos.

12.3. PROCESAMIENTO DEL PLAN DE VUELO 2012

La Sala Radar de Cali obtendrá la capacidad de procesar el Plan de Vuelo 2012, permitiendo la recepción simultánea de mensajes de planes de vuelo vía AFTN/AMHS tanto en formato actual como nueva dando cumplimiento a la Enmienda 1 del Doc. 4444 edición 15. Esto permitirá la configuración individual del formato de intercambio de mensajes de planes de vuelo con cada centro, sala radar o torre, en la medida que el sistema de tránsito aéreo se actualice dentro del SINEA se podrá efectuar el cambio de configuración de la forma de enviar los mensajes a cada facilidad.

12.4. LA UNIDAD DE FLUJO – COLOMBIA Y EL PROCESADOR CENTRAL DE PLANES DE VUELO.

La Unidad de Flujo – Colombia, procederá a cambiar sus posiciones de planes de vuelo RPL e Internacional al procesador central de planes de vuelo, utilizando las posiciones que se instalarán en ésta y que actuarán directamente sobre la sala radar de Cali, y estructurará los procedimientos que





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 24 de 30

La implementación de esta solución será en etapas complementarias al plan de transformación inicial, se espera que este instalado en siete meses después de dar inicio al contrato, lo que se estima sea para Diciembre de 2012.

Por la complejidad y la criticidad, la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea lo implantará de forma que en lo posible la versión que resuelva la situación del nuevo plan del vuelo este en pruebas pre-operacionales en Octubre y la implementación completa al final del tiempo de ejecución.

La Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, como plan de mitigación para la gestión del riesgo sobre la aplicación de esta circular, verificará con el proveedor de la actualización de la sala radar de Cali de la necesidad de utilizar conversores en caso de ser necesario en la ejecución de esta alternativa.

13. PLANIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

13.1. Consideraciones en Referencia a la Planificación

La finalidad de la Enmienda 1 del Doc. 4444 (PANS-ATM 15ª Edición) fue actualizar el contenido del formulario de plan de vuelo OACI y de sus mensajes conexos, para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y las exigencias de los sistemas ATM automatizados, considerando la compatibilidad de los sistemas existentes, el factor humano, la capacitación, los recursos económicos y la transición.

Evidentemente, las alteraciones mencionadas tienen consecuencias considerables sobre los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ATS, donde se validan y tratan los planes de vuelo y sus mensajes relacionados, como también en los sistemas de vigilancia que utilizan los datos de plan de vuelo, en la automatización de los servicios prestados y en el soporte al intercambio de las comunicaciones.

Con el fin de que los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea implanten los cambios en el contenido del formato del plan de vuelo OACI y de sus mensajes asociados con base a sus propias necesidades, creando cronogramas específicos, la OACI emitió directrices y procedimientos a efectos de orientar a los Estados para la planificación y la coordinación de un período común de transición, necesario para la implantación anticipada de la enmienda en el ámbito regional.

En concordancia, el Grupo Regional de Planificación e Implantación de América del Sur y Caribe (GREPECAS) elaboró una estrategia regional para la implantación de la referida enmienda. Siguiendo



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 25 de 30

esta estrategia regional, Colombia implantará la Enmienda 1 (PANS-ATM 15ª Edición) de acuerdo a las fases descritas a continuación.

13.2. PERÍODO DEL 1º DE JUNIO AL 30 DE JUNIO DE 2012:

Área Responsable	Acción esperada	OK
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea	• Ejecutar la Divulgación de esta CI al interior de la Entidad	
	• Ejecutar los CDM hacia la comunidad Aeronáutica.	
	• Tramitará ante la coordinación de servicios las mejoras a esta CI.	
	• Preparará los Borradores para las Publicaciones Aeronáuticas.	
	• Preparar borradores de material de divulgación y difusión hacia la comunidad aeronáutica en la ejecución del programa de transformación.	
	• Revisar las disposiciones de la Unidad de Flujo ajustando los procedimientos respectivos.	
Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea	• Realizar las adecuaciones al sistema actual de RPL y FPL actual en coordinación con informática, orientadas hacia las nuevas posiciones de vuelo internacional y RPL en la unidad de flujo y el nuevo formato de plan de vuelo.	
	• Adecuaciones las aplicaciones del AMHS con el proveedor	
	• Realizar la contratación de actualización de la sala radar de Cali como procesador central de planes de vuelo.	
	• Planificar el entrenamiento del personal ATSEP relacionado con el programa de transformación.	
Direcciones Regionales Aeronáuticas	• Asignar los recursos humanos para el desarrollo del programa de transformación	
	• Disponer de la logística necesaria para atender el programa de transformación.	
Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA)	• Elaborar las modificaciones necesarias en los programas de instrucción.	
	• Planificar la estrategia de capacitación y entrenamiento con base en esta CI	
	• Incluir en los programas recurrentes la información de esta CI	
Unidad de Servicios SMS/SSO	• Realizar la identificación de Peligros con base en lo contenido en esta CI	

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 26 de 30

Punto de Contacto de la Secretaría de Sistemas Operacionales	• Evaluación previa del Riesgo Operacional	
	• Preparar las modificaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia según aplique.	
	• Llevar el control del avance de las tareas del programa	
	• Informar a la OACI de esta CI	

13.3. PERÍODO DEL 1° DE JULIO AL 31 DE JULIO DEL 2012:

Área Responsable	Acción esperada	OK
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea	• Ejecución del entrenamiento del personal de Tránsito Aéreo, Información Aeronáutica, Servicio de Búsqueda y Salvamento, Unidad de Flujo (ATFM)	
	• Continuar con las reuniones CDM en relación a este asunto.	
	• Inicio de sensibilización con la Fuerza Aérea Colombiana	
Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea	• Realizar los chequeos y ajustes internos a las aplicaciones informáticas actualizadas.	
	• Verificar los interfaces con las FIR de Panamá, Maiquetía, Lima, otros proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP)	
	• Inicio de los chequeos de funcionalidad con el programa de actualización sala radar Cali. (SDD)	
	• Informar del estado de avance del cronograma de ejecución de la actualización de la sala radar de Cali	
	• Instalación de las aplicaciones informáticas actualizadas en los aeropuertos internacionales	
Direcciones Regionales Aeronáuticas	• Regional Cali: Asignar recursos al programa de actualización de la sala radar	
	• Facilitar la instalación de los computadores en las oficinas de información de las regionales	
Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA)	• Ajustar los programas de instrucción impartidos por el CEA con el contenido de esta CI	
	• Planificar los espacios necesarios para la divulgación de la presente circular en los centros de instrucción	

SECRETARÍA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACIÓN DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

**GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI**

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 27 de 30

	aeronáutica de despachadores.	
	<ul style="list-style-type: none">• Ejecutar la estrategia de capacitación y entrenamiento de conformidad con los lineamientos del programa.	
Unidad de Servicios SMS/SSO	<ul style="list-style-type: none">• Realizar la evaluación de seguridad operacional del programa de transformación.	
	<ul style="list-style-type: none">• Presentar acciones de mitigación si las hubiere	
Punto de Contacto de la Secretaría de Sistemas Operacionales	<ul style="list-style-type: none">• Coordinar a nivel nacional las reuniones de verificación de ejecución del plan.	

13.4. PERIODO DEL 1 AGOSTO AL 30 SEPTIEMBRE DEL 2012:

Área Responsable	Acción esperada	OK
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Socialización a la comunidad aeronáutica de la enmienda, el Plan de Acción ajustado y adoptado por esta circular.	
	<ul style="list-style-type: none">• Realizar las Publicaciones Aeronáuticas necesarias	
	<ul style="list-style-type: none">• Socialización a otros funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	
	<ul style="list-style-type: none">• Publicar los nuevos procedimientos de la Unidad de Flujo.	
	<ul style="list-style-type: none">• Iniciar el programa de socialización en la aviación de Estado.	
	<ul style="list-style-type: none">• Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT), especialmente, en la aplicación del plan de contingencia para la implementación del nuevo formato plan de vuelo OACI	
Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Pruebas sobre los programas de informática actualizados.	
	<ul style="list-style-type: none">• Soporte Técnico sobre los sistemas actualizados	
	<ul style="list-style-type: none">• Continuar con el programa de actualización de la Sala Radar de Cali e informar del cronograma	
Direcciones Regionales Aeronáuticas	<ul style="list-style-type: none">• Soporte Técnico sobre los sistemas instalados en los aeropuertos internacionales	

SECRETARÍA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACIÓN DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 28 de 30

	<ul style="list-style-type: none">• Facilitar el OJT al personal de AIS/ATS	
Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA)	<ul style="list-style-type: none">• Actualización de los programas de forma que introduzcan la instrucción del nuevo formato de plan de vuelo.	
Unidad de Servicios SMS/SSO	<ul style="list-style-type: none">• Seguimientos a la implementación del proceso	
	<ul style="list-style-type: none">• Documentar los aspectos pertinentes a la seguridad operacional dentro del proceso de transformación	
Punto de Contacto de la Secretaria de Sistemas Operacionales	<ul style="list-style-type: none">• Publicación de enmiendas a los Reglamentos Aeronáuticos y seguimiento al OJT ATS/AIS.	
Empresas Explotadoras de Aeronaves	<ul style="list-style-type: none">• Modificar sus procedimientos para adecuarlos a la presente circular y en particular para cada etapa del programa de transformación	

13.5. PERÍODO DEL 1° DE OCTUBRE AL 1° DE NOVIEMBRE DEL 2012

Área Responsable	Acción esperada	OK
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Pruebas pre-operacionales y activación por aeropuerto	
	<ul style="list-style-type: none">• Pruebas pre-operacionales de la posición de RPL en la unidad de Flujo	
	<ul style="list-style-type: none">• Pruebas pre-operacionales de la posición Plan de Vuelo internacional.	
Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Coordinación con el proveedor de la actualización de la sala radar de Cali de las acciones pertinentes de mitigación.	
	<ul style="list-style-type: none">• Dar soporte a las pruebas pre-operacionales	
	<ul style="list-style-type: none">• Verificación del AMHS	
Direcciones Regionales Aeronáuticas	<ul style="list-style-type: none">• Supervisar las pruebas operacionales de los sistemas	
	<ul style="list-style-type: none">• Dar Soporte a los terminales y procesos operacionales	
Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA)	<ul style="list-style-type: none">• Evaluación final del proceso de formación y ajustes.	
Unidad de Servicios SMS/SSO	<ul style="list-style-type: none">• Seguimiento a la implementación del proceso	
	<ul style="list-style-type: none">• Documentar los aspectos pertinentes a la seguridad	

SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES – GRUPO COORDINACION DE SERVICIOS

Teléfono: (57 1)2963152 – Fax: (57 1) 2963961

E-mail: Carmen.murcia@aerocivil.gov.co



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 29 de 30

	operacional dentro del proceso de transformación	
Punto de Contacto de la Secretaría de Sistemas Operacionales	<ul style="list-style-type: none">• Verificación de los elementos claves del plan• Ajuste a actividades de cronograma de ser necesario	
Empresas Explotadoras de Aeronaves	<ul style="list-style-type: none">• Realizar internamente los programas de sensibilización necesarios con las tripulaciones y el personal de tierra relacionado con el programa de transformación	
Aeropuertos Internacionales y Nacionales	<ul style="list-style-type: none">• Facilitar información a las tripulaciones extranjeras que utilizan sus servicios alrededor de lo contenido en esta CI.• Colaborar en la labor de las oficinas de información aeronáuticas del aeródromo	

13.6. PERÍODO DEL 1° DE NOVIEMBRE AL 15 DE NOVIEMBRE DEL 2012

El objeto de este período es facilitar a los usuarios del Espacio Aéreo Colombiano el presentar sus planes de vuelo y sus mensajes ATS asociados de acuerdo al plan de esta CI:

Área Responsable	Acción esperada	OK
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Verificación del proceso y ajustes finales.	
	<ul style="list-style-type: none">• Integración al proceso de actualización de la sala radar de Cali	
Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea	<ul style="list-style-type: none">• Coordinación con el proveedor de la actualización de la sala radar de Cali de las acciones pertinentes de mitigación.	
	<ul style="list-style-type: none">• Integración de la DSNÁ al proceso de actualización de Cali.	
Unidad de Servicios SMS/SSO	<ul style="list-style-type: none">• Seguimiento a la implementación del proceso	
	<ul style="list-style-type: none">• Documentar los aspectos pertinentes a la seguridad operacional dentro del proceso de transformación	
Punto de Contacto de la Secretaría de Sistemas Operacionales	<ul style="list-style-type: none">• Seguimiento a la etapa operacional	
	<ul style="list-style-type: none">• Coordinaciones internacionales	
Empresas Explotadoras de Aeronaves	<ul style="list-style-type: none">• Utilización del plan de transformación y realizar comentarios al Punto de Contrato	



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 063

**GUÍA PLAN DE TRANSFORMACIÓN COLOMBIA HACIA EL NUEVO
FORMATO PLAN DE VUELO OACI**

NID: 4002082.063.12

Versión: 01

Fecha: 22/05/2012

Página 30 de 30


14. VIGENCIA

La presente Circular rige a partir del 1° de Junio de 2012 y estará vigente hasta el 28 de Febrero de 2013. Igualmente complementa todas las medidas de carácter operacional y técnico que adopte la UAEAC en la materia.

15. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN

Para cualquier consulta técnica adicional con respecto a esta Circular, favor dirigirse al Secretario de Sistemas Operacionales Tel: 57 1 2963065/ 57 1 2963790, Proyecto Implementación del Nuevo Formato Plan de Vuelo E-mail: nuevofpl@aerocivil.gov.co; Punto Focal Colombia: Oscar Arturo Alfonso Bravo, E-mail: oalfonso@aerocivil.gov.co.

Esta CI se promulgará igualmente por el AIS/Colombia mediante la publicación de una Circular de Información Aeronáutica (AIC), la cual se cancelará con fecha 28 de Febrero de 2013 y remplazará toda publicación que le sea contraria.



SERGIO PARIS MENDOZA
Secretario de Sistemas Operacionales

APPENDIX C / APENDICE C

SAM REGION TESTING SCHEDULE FOR THE IMPLEMENTATION OF THE NEW FLIGHT PLAN FORMAT / PROGRAMACION DE ENSAYOS PARA LA IMPLANTACION DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LA REGION SAM

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Intere-regionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
Argentina	Comodoro Rivadavia	Chile Puerto Montt Punta Arenas	30Aug/Ago	South Africa Johannesburg	15Sep			FDP Manual AMHS Upgrade/Mejoras	July/Julio 2012	
	Cordoba	Bolivia La Paz	20Jul					Upgrade/ Mejoras FDP and AMHS	July/Julio 2012	
		Chile Antofagasta	30Aug/Ago							
	Ezeiza	Uruguay Montevideo	30Aug/Ago	South Africa Johannesburg	15Sep			Upgrade/Mejoras FDP and/y AMHS	July/Julio 2012	
		Chile Puerto Montt	30Aug/Ago							
	Mendoza	Chile Santiago	30Aug/Ago					FDP Manual AMHS Upgrade/Mejoras	July/Julio 2012	

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Interegionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
	Resistencia	Paraguay Asuncion	30Aug/A go					FDP Manual	July/Julio 2012	
		Uruguay Montevideo	30Aug/A go					AMHS Upgrade/M ejoras		
		Brasil Curitiba	20Jul							
Bolivia		Argentina Cordoba	20Jul					FDP Manual AMHS Upgrade/M ejoras	TBD	
		Brasil Amazónico Curitiba	20Jul							
		Chile Antofagasta	30Aug/ Ago							
		Paraguay Asunción	30Aug/ Ago							
		Perú Lima	20Jul							
Brasil	Amazonico	Bolivia La Paz	20Jul					Converter/ Conversor AMHS Upgrade/M ejoras	July/Julio	
		Colombia Bogota	30Aug/ Ago							
		Guyana Francesa Rochambeau	30Aug/ Ago							

Estado / State	ACC	RegionalTesting 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ PruebasIntereregionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
		Guyana Georgetow n	29Jun							
		Peru Lima	20Jul							
		Suriname Paramarib o	29Jun							
		Venezuela Maiquetia	30Aug/ Ago							
	Atlántico	Guyana Francesa Rochambe au	30Aug/ Ago	Senegal Dakar	15Sep			AMHS Upgrade/ Mejoras	July/Julio	
		Uruguay Montevide o	30Aug/ Ago	South Africa Johannesburg	15Sep					
	Brasilia							Converter/ Conversor AMHS Upgrade/ Mejoras	July/Julio	
	Curitiba	Argentina Resistenci a	20Jul					AMHS Upgrade/M ejoras	July/Julio	

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Interegionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
		Bolivia La Paz	20Jul							
		Paraguay Asuncion	30Aug/ Ago							
		Uruguay Montevideo	30Aug/ Ago							
	Recife									
Chile	Antofagasta	Argentina Cordoba	30Aug/A go					Upgrade/ Mejoras FDP and/yAMHS		
		Bolivia LaPaz	30Aug/A go							
		Peru Lima	30Aug/A go							
	Santiago	Argentina Mendoza	30Aug/A go	Australia Brisbane	15Sep			Upgrade/ Mejoras FDP and/yAMHS		
				Nueva Zelandia Auckland	15Sep					
	Puerto Montt	Argentina Ezeiza ComodoroRivadavia	30Aug/A go					Upgrade/ Mejoras FDP andAMHS		
	Punta Arenas	Argentina ComodoroRivadavia	30Aug/A go					Upgrade/ Mejoras FDP and/yAMHS		

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Intere-regionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
Colombia	Barranquilla	Panama	30Aug/ Ago	Curazao	15Sep			AMHS Upgrade/ Mejoras		
		Venezuela Maiquetia	30Aug/ Ago	Jamaica Kingston	15Sep					
	Bogota	Brasil Amazonico	30Aug/ Ago	COCESNA	1Jul			AMHS Upgrade/M ejoras		
		Ecuador Guayaquil	30Aug/ Ago							
		Panama	20Jul							
		Peru Lima	20Jul							
		Venezuela Maiquetia	30Aug/ Ago							
Ecuador	Guayaquil	Colombia Bogota	30Aug/ Ago	COCESNA	1Jul			FDP Manual		
		Peru Lima	30Aug/ Ago					AMHS Upgrade/ Mejoras		
Guyana	Georgetown	Brasil Amazonico	29Jun	Trinidad Tabago	1 Oct			Upgrade/M ejoras FDP and/y AMHS		
		Surinam Paramaribo	29Jun							
			30Aug/							

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ PruebasInteregionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
		Venezuela Maiquetia	Ago							
French Guiana (France)	Rochambeau	Brasil Amazonic o Atlantico	30Aug/ Ago	Trinidad Tabago Piarco	1 Oct			Upgrade/M ejoras FDP and/yAFTN		
		Suriname Paramaribo	30Aug/ Ago							
Paraguay	Asuncion	Argentina Resistencia Cordoba	30Aug/A go					Upgrade/M ejoras FDP and/y AMHS		
		Bolivia La Paz	20Jul							
		Brasil Curitiba	20Jul							
Panama	Panama	Colombia Barranquilla Bogota	20Jul	COCESNA	1Jul			Manual FDP and AMHS		
				Jamaica Kingston	15Sep					
Perú	Lima	Bolivia La Paz	20Jul					Upgrade/M ejorasFDPa nd/yAMHS		
		Brasil Curitiba	20Jul							

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Interegionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
		Chile Antofagasta	30Aug/ Ago							
		Ecuador Guayaquil	30Aug/ Ago							
Suriname	Paramaribo	Brasil Amazonico	29Jun	Trinidad Tabago Piarco	1 Oct			Upgrade/M ejoras FDP and/yAMH S		
		Guyana Georgetown	29Jun							
		French Guyana Rochambeau	30Aug/ Ago							
Uruguay	Montevideo	Argentina Ezeiza Resistencia Curitiba	30Aug/ Ago					Manual AFTN Upgrade/M ejorasFDP		
		Brasil Amazonico Atlantico Curitiba	30Aug/ Ago							

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Regionales 1 abr al 30 jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012/ Pruebas Interegionales 1 abr al 30 jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012/ Pruebas usuarios 1 Jul a 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade/ Tipo de Solución o Mejora	Date of Acceptance of Both Present and New Format 1 Jul 2012/ Fecha de Aceptación de Actual y Nuevo Formato 1 Jul 2012	Remarks
		State/ Estado	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha	User/ Usuario	Date/ Fecha			
Venezuela	Maiquetia	Brasil Amazonico	30Aug/ Ago	Curazao	30Aug/ Ago			Upgrade/M ejoras FDP and/AMHS		
		Colombia Barranquilla Bogota	30Aug/ Ago	San Juan	30Aug/ Ago					
		Guyana Rochambeau	30Aug/ Ago	Aruba	15Sep					
				Trinidad Tabago Piarco	1 Oct					

APPENDIX D / APENDICE D

PUNTOS FOCALES PARA LA COORDINACIÓN DEL FORMATO DE PLAN DE VUELO / FOCAL POINTS FOR THE COORDINATION OF THE FLIGHT PLAN FORMAT

Estado/State Organization	Autoridad / Authority		E-mail	T / F
	Area	Nombre y título / Name and Title		
1	2	3	5	6
Argentina	CNS	Omar Gouarnalusse Departamento CNS de la Dirección Nacional de Servicio de Navegación Aérea y Aeródromo, ANAC	ogouarna@faa.mil.ar	T: + 5411 4317 6667
Bolivia	ATM	Miguel Castillo Ochoa Jefe Unidad ATM/SAR, DGAC	mcastillo@dgac.gob.bo	T: +591 2 2444450/2114465 C: + 591 72046745 F: +591 2 2114465
Brasil	CNS	Alessander de Andrade Santoro Oficial CNS Departamento de Control del Espacio Aéreo, DECEA	ddte7@decea.gov.br	T: +5521 2101 6209
Chile	ATM	Marcial Vidal Arriagada Controlador de Tránsito Aéreo, DGAC	mvidal@dgac.cl	T: +56 2 290 4709
Colombia	AIM	Mauricio Diaz Villabona	mauricio.diaz@aerocivil.gov.co	T: + 571 2962571 F: +57 1 2962800
		Oscar Arturo Alfonso Bravo	oscar.alfonso@aerocivil.gov.co	T: 571 2963887
Ecuador	AIM	Carlos Delgado Toledo, DGAC	carlos_delgado@dgac.gob.ec karlyn_1966@yahoo.com	Tel: +5932 223 1008
French Guiana		Jean Jacques Deschamps Head, Technical Department for the ANSP in French Antilles and Guyana, DIRAC	jean-jacques.deschamps@aviation-civile.gouv.fr	TLF 33696 961107
Guyana	ATM	Chaitrani Heeralall Director Air Navigation Services, CAD	dans@gcaa-gy.org	T: +592 261 2217 F: +592 261 2293
	ATM	Rickford Samaroo Manager ATS Operations, CAD	satcori@hotmail.com	T: +592 261 2564 F: +592 261 2279
Panamá	AIM	Hector Gonzalez Chief of Aeronautical Telecommunication	hgonzalez@aeronautica.gob.pa	T: +507 501 9825/501 9826 F: +507 501 9848
Paraguay	ATM	Liz Rocío Portillo Castellanos Sección Normas y Reglamentos, DINAC	nyrlrpc@dinac.gov.py lizroportillo@gmail.com	T: +595 21 205 365
	CNS	David Ricardo Torres Sección Terminales AMHS/GTE, DINAC	dr.torres33@gmail.com	T: +595 21645707/08 +595 21205365 F: +595 21 645598

Estado/State Organization	Autoridad / Authority		E-mail	T / F
	Area	Nombre y título / Name and Title		
1	2	3	5	6
Perú	AIM	Victor Martinez Serna Gerente de Operaciones Aeronáuticas, CORPAC	amartinez@corpac.gob.pe	T: +511 630-1150/630-1151 F: +511
Suriname	AIM	Lunette Rinelda Edam AIS/Maps and Charts and Communication, CAD	ais@cadsur.sr; edamlunette@hotmail.com	T: +597 498-898 F: +597 498-901
	AIM	Doris Kranenburg AIS/Maps and Charts and Communication, CAD	ais@cadsur.sr; do12burg@hotmail.com	Tel.: +597 498-898 Fax: +597 498-901
Uruguay	ATM	Rosanna Barú Banchieri Encargada Departamento de Servicios Aeronáuticos, DINACIA	rbaru@dinacia.gub.uy rocbb17@gmail.com	T: +5982 604 0408 – Ext. 4461
Venezuela	ATM	Henry Iván Rodríguez Manrique	henryr_1970@hotmail.com	Tel: +0414 261 1888 Fax: +0212 355 2216
	CNS	Vicente Fiore Jefe de MMTO Radar Maiquetía, INAC	v.fiore@inac.gob.ve	T: +58 4166235643
	AIM	Benjamín Uquillas Jefe Subcentro Comunicaciones Maiquetía, INAC	buquillas@gmail.com	T: +58 412 721 5068

EUR 2012 TEST PLAN

**FOR THE OPERATIONAL EVALUATION WITH
EXTERNAL CLIENTS OF FUNCTIONALITY
ASSOCIATED WITH AMENDMENT 1 TO PANS-ATM**

Edition No.	:	1.1	
Edition Issue Date	:	12 December 2011	
Status	:	Working Document	
Author	:	Kim Breivik	
Reference	:	NOS/ORR/TPLN/2012	
Copy No.	:		← stamp here

CONTENTS

DOCUMENT CHANGE RECORD	2
1. INTRODUCTION	5
1.1. Scope5	5
1.2. Co-ordination	5
1.3. Release Content	5
1.4. Release Planning	6
1.5. Documentation	6
1.6. Objectives	7
1.6.1. General Objectives	7
1.6.2. Main Functional Objectives	7
1.7. Test Activities	7
2. FPL CREATION (IFPUV)	8
2.1. Considerations	8
2.2. Non-CFMU / External Users	8
2.3. Access	8
3. STATIC / BULK TESTING	9
3.1. ATC Units	9
3.2. Flight Plan Originators	9
3.3. Non-CFMU / External Users	10
4. OPERATIONAL TESTING (OPT)	10
4.1. Non-IFPS / Non-EUR Participation	10
4.1.1. Flight Plan Originators / Aircraft Operators	10
4.1.2. ANSPs / ATC Units	10
4.2. Test Schedule	12
4.3. Environment Data	12
4.4. Registration	12
4.5. Participant Configuration & Setup	12
4.5.1. Participant Address Data	13
4.5.2. Participant Parameter Settings (IFPS States only)	13
4.6. Technical Test	13
4.7. Reception of Test Messages	13
4.8. Test Flight Plans Identification	14
4.9. Test Purpose Indication	14
4.10. Manual Message Processing	14
4.11. CFMU Test System Addresses / Access	14
4.12. IFPS Output	15
4.13. Telephone support during OPT Sessions	15
4.14. Test Configuration for IFPS States (inc. 'Copy' Addressees)	15
4.15. Test Configuration for Non-CFMU States	16
4.16. OPT Test Cases	16
4.16.1. Message Syntax	16
4.16.1.1. DOF	17
4.16.2. Transition and Roll-Over	17
4.16.2.1. Test Case Description for IFPS States	17
4.16.2.2. Non-IFPS States	20
5. PASSIVE TESTING	21

5.1.	Configuration.....	21
5.2.	Participation	21
6.	CONTACTS	22

TABLE OF FIGURES

Figure 1 - CFMU 16 Content	6
Figure 2 IFPS Re-Addressing Function (AD Line addressing).....	11
Figure 3 Test Configuration for IFPS States.....	15
Figure 4 Test Configuration for non-IFPS States.....	16
Figure 5 Translation Test Case for IFPS States	18
Figure 6 Translation & Transition Test Cases for IFPS States	19
Figure 7 All Migration Test Cases for IFPS States	20
Figure 8 Transition & Roll-Over Test Cases for Non-IFPS States	21

1. INTRODUCTION

This Test Plan defines the purpose, scope, procedures and schedule of activities for the Operational Testing of new or amended features in IFPS associated with Amendment 1 to PANS-ATM.

The intended audience of this Test Plan are the ICAO 2012 EUR Task Force members, all EUR region States, Aircraft Operators and all other ANSPs, Regions and Organisations involved in the operational deployment of Amendment 1 to PANS-ATM.

1.1. Scope

The testing activities described in this document are intended to address the flight planning changes introduced within the EUR region as a result of Amendment 1 to PANS-ATM. The main emphasis therefore is upon IFPS related processes and procedures.

This document describes only the testing activities involving external participation where stakeholders are encouraged to participate. It does not include the various internal testing activities i.e. Acceptance Testing, Regression Testing and Integration Testing.

The Operational Testing described in this document will permit participants to evaluate the impact of the modifications on procedures and systems.

1.2. Co-ordination

Overall co-ordination of 2012 Testing activities will be achieved via the 2012 Task Force and described within this document. Any change to the testing schedule, objectives or scenarios described in this document will be notified via amendment to:

- a) 2012 Task Force members;
- b) Test Coordinators - those having registered their participation to the OPT testing activities using the forms provided.

The practical execution of the different test activities described in this document will be performed by the System Acceptance Team (SAT) of Network Operations, referred throughout this document as the 'Test Team'.

1.3. Release Content

The functionality to support ICAO 2012 will be implemented within two release cycles of the CFMU development process, CFMU 15 in March 2011 and CFMU 16 in March/April 2012.

The CFMU 15 release contained the majority of functionality related to ICAO 2012 and agreed by the Task Force in June 2010. The CFMU 16 release will contain the additional changes agreed by the Task Force in November 2010 in addition to the implementation of changes to the CFMU profile calculation resulting from ICAO 2012 modifications e.g. DLE processing.



Not available until CFMU 16

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• REG syntax increase• Modification of CFMU profile due to:<ul style="list-style-type: none">• DLE• DEPT/, DEST/ location• AFTN line limit support• NONRNAV → RNAVX• Use of NAV/, COM/, DAT/ for exemptions instead of EUR/• Use of EUR/ for PROTECTED indicator• Clarified treatment of duplicate Field 18 Indicators• Modified translation of some New STS indicators & modified Old/New decision logic | <ul style="list-style-type: none">• Incorporation of additional indications within Mode S and B-RNAV checking algorithms• Clarified priority treatment for STS indicators MEDEVAC & FFR• Acceptance of Old and/or New format messages for the same FPL• Update of SUR eqpt via AFP (EQCST)• RPL acceptance of New before 15 Nov |
|---|---|



55

Figure 1 - CFMU 16 Content

1.4. Release Planning

CFMU 16 will be available for testing purposes from November 2011.

CFMU 16 will be available on the operational platforms IFPUV + IFPS from March 2012.

1.5. Documentation

There are three main reference documents for testing purposes which describe the CFMU implementation:

CFMU 2012 Requirements (URD)

CFMU Interface Manual for ICAO 2012 (UID)

IFPS & RPL Dictionary of Messages (DOM)

The URD describes all necessary changes, related to ICAO 2012 implementation, to be made to the CFMU systems. It is by definition a document that relates primarily to the CFMU systems. Some of the exchanges and data items described in the URD concern only CFMU and ANSPs making the URD a more suitable reference for ANSP stakeholders.

The UID describes the necessary changes from an external readers perspective and although it includes exchanges exclusive to CFMU/ANSPs it is nevertheless a better reference document for Aircraft Operators and flight plan originators generally.

The DOM is primarily an engineering document providing a detailed syntactic description of all CFMU related message exchanges in both ICAO and ADEXP formats. Unlike the URD

and UID it provides a complete description of the IFPS & RPL data exchanges, not just the 2012 related changes.

These documents are available via :

http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/standard_page/nos_work_programme_fpl_2012_impl_details.html

The **IFPS User Manual** has not yet been updated to reflect 2012 procedures. However, participants may have the need to consult current procedures. The IFPS User Manual is available via the CFMU Library under 'Handbook & Guides':

http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/standard_page/library_handbook_supplements.html

1.6. Objectives

1.6.1. General Objectives

The overall objectives of 2012 testing are to:

- a) demonstrate the new software functionality;
- b) enable the new functionality to be tested against client systems;
- c) enable knowledge to be gained of new procedures;
- d) enable familiarisation of client staff and CFMU staff with the new functionality.

1.6.2. Main Functional Objectives

- a) Demonstrate the ability of IFPS to correctly identify and validate New format flight plan and associated messages;
- b) Demonstrate the ability of flight plan originators to create New format flight plan and associated messages;
- c) Demonstrate the ability of ATC units to accept New format flight plan and associated messages;
- d) Demonstrate the ability of IFPS to accept and correctly distinguish between Old format and New format flight plans and related messages;
- e) Demonstrate the ability of IFPS to translate New format into Old format;
- f) Demonstrate the ability of IFPS to provide a transition from Old format to New format when required by the recipient and indicated via an environment setting specific to that recipient;
- g) Demonstrate the ability of IFPS to ensure that flight planning indicators specific to the CFMU and used to communicate between IFPS and client systems are not distributed to non-client addresses.

1.7. Test Activities

There are four main types of testing activities foreseen :

Activity	Main Participants
FPL Creation (IFPUV)	AO, ARO, CFSP
Static / Bulk Testing (Test Data)	ATC, AO, ARO, CFSP
Operational Testing (OPT)	ATC, AO, ARO, CFSP
Passive Testing	ATC, AO, ARO, CFSP

2. FPL CREATION (IFPUV)

The IFPS Validation facility (IFPUV) is available via several different means (see below) and can be used for two main purposes:

- a) to determine the validity of a New (or Old) format FPL message;
- b) to assist in finding a valid route or route portion within the CFMU area.

The IFPUV has been available since March 2011 for testing the validity of NEW format FPL messages, while at the same time continuing to support OLD format. In addition to the new error messages resulting from the new 2012 syntax, warning messages have been added to the application to ensure users are aware that New format should not be provided to the operational IFPS system until it is ready to accept New format in Spring 2012.

The function within the IFPUV to provide a valid route can be useful in the preparation of test FPL data. However, the route finding function is only available to those with secured (Protected) access to the CFMU portal.

2.1. Considerations

1. It should be noted that not all 2012 related syntax changes will be supported by IFPUV until the CFMU 16 release in March 2012 (see Figure 1 - CFMU 16 Content).
2. IFPS will accept and automatically correct some errors. Therefore a message accepted by IFPUV/IFPS as 'valid' is not always an accurate reflection of the message that IFPS will distribute to ATC units. For example, IFPS/IFPUV will accept Field 18 indicators in any order but will provide them to ATC units in the correct order.

2.2. Non-CFMU / External Users

Most 2012 changes are syntax related. As syntax errors are the first to be reported by IFPUV a valid route, even a route within the CFMU area, is not necessary to test the validity of a New format FPL. If the Dept, Dest and route do not penetrate the CFMU area of operations a 'No Errors' result will never be achieved however, once the error 'Not relevant to IFPS' has been reported (or any other route related error) the message has already passed the syntax.

2.3. Access

- a) Internet (CFMU Portal):
<https://www.public.cfm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>
(the IFPUV is on the lower right hand side of the portal)

Note: depending upon your browser settings the IFPUV application may not appear, particularly if you are using Internet Explorer versions 8 & 9. If this happens you will need to enable 'Compatibility mode', via the 'Tools' tab of your browser, and then re-start your browser session. If this does not resolve the problem please contact the CFMU Technical Helpdesk at: +32 2 7451997

- b) AFTN Address: EUCHZMFV
- c) SITA Address: BRUEY7X

3. STATIC / BULK TESTING

Static testing involves the sharing of input/output test data in the format of a file delivered via e-mail (see §6. CONTACTS). Messages are processed off-line in batch mode and results provided also via file format.

Static testing provides the following advantages:

- a) being able to test the complete suite of messages (eg. FPL→DLA→CHG→CNL);
- b) being able to create a large test file well in advance;
- c) being able to analyse the results off-line taking whatever time may be needed;
- d) being able to easily repeat the tests following some modifications and compare results
- e) no need for complex synchronisation of systems, test addresses, timing etc. as necessary for on-line testing

Care should be taken in the creation of the test data, in particular:

- any use of the DOF indicator vis-à-vis the date/time the tests are being performed;
- test data should be consistent with current environment data.

See also 4.5.2 & 4.8.

3.1. ATC Units

The IFPS Test Team has available a file of valid 2012 messages, primarily FPL and CHG messages, which can be used in the testing of ATC systems. Initially this file contains relatively simple examples of the more straight forward syntax modifications but as time progresses this file will increase in terms of test scenarios, adding more complex examples such as DOF changes etc.

The IFPS Test team will also make available a file containing examples of invalid test messages.

It should be noted that while an effort has been made to ensure the test data referred to above is relevant (penetrates the airspace) of as many ACCs as possible, the Test Team does not have the resources to provide dedicated static test data specific to each individual ACCs or airspace. However, as the route is generally of little consequence to the test objectives, which are primarily syntax related, it is not difficult for recipients of the test data to modify the Dept/Dest and Route in order to make it relevant to the system concerned. If necessary the IFPUV can be used to find valid routes.

3.2. Flight Plan Originators

In addition to the use of IFPUV (for FPL messages only), flight plan originators are encouraged to provide the CFMU Test Team (see CONTACTS) with a file containing

¹ Those interested in obtaining B2B access for the first time should consult the following brochure for further information and access application.
http://www.cfm.eucontrol.int/cfm/gallery/content/public/library/services/service_leaflets/leaf_b2b_latest.pdf

representative samples of all New format messages eg. FPL→DLA→CHG→CNL. The Test Team will process the file and provide the resultant IFPS output.

3.3. Non-CFMU / External Users

ANSPs located outside the IFPS area of operations and flight plan originators (Aircraft Operators, Flight Plan Service Providers, AROs) can participate in the exchange of static flight plan data. The only constraint is that the flights must have at least one portion of route within the IFPS area of operations.

4. OPERATIONAL TESTING (OPT)

On-line testing via normal networks using a dedicated CFMU test platform and supported by IFPS Operators. All OPT test session will include a pre-determined test scenario or test configuration which simulates the 15th Nov switch-over date. A detailed description is provided in § 4.14 and 4.15.

The OPT test sessions enable the complete suit of messages (FPL, CHG, CNL, DEP, DLA, RQP, RQS, AFP, APL, ACH, ACK, MAN, REJ) to be tested involving both flight plan originators (AOs, AROs, CFSPs) and ATS units (ACCs, UACs, APPs, TWRs, AROs).

4.1. Non-IFPS / Non-EUR Participation

4.1.1. Flight Plan Originators / Aircraft Operators

Flight Plan originators not normally operating into the IFPS or European region can participate but should be aware of the following:

- a) flight plans must contain at least one portion of the route within the IFPS area of operation;
- b) the result of the IFPS processing of each test message is provided via the appropriate ACK, MAN or REJ messages (see the IFPS User Manual for details) and will be returned to the address from which the test message was received.

4.1.2. ANSPs / ATC Units

An ANSP or ATC Unit located outside the IFPS area of operation can participate to an OPT session however in order to ensure that IFPS will send the resultant message to the unit concerned the test flight plan data must be submitted making use of the 'Re-addressing' feature of IFPS.

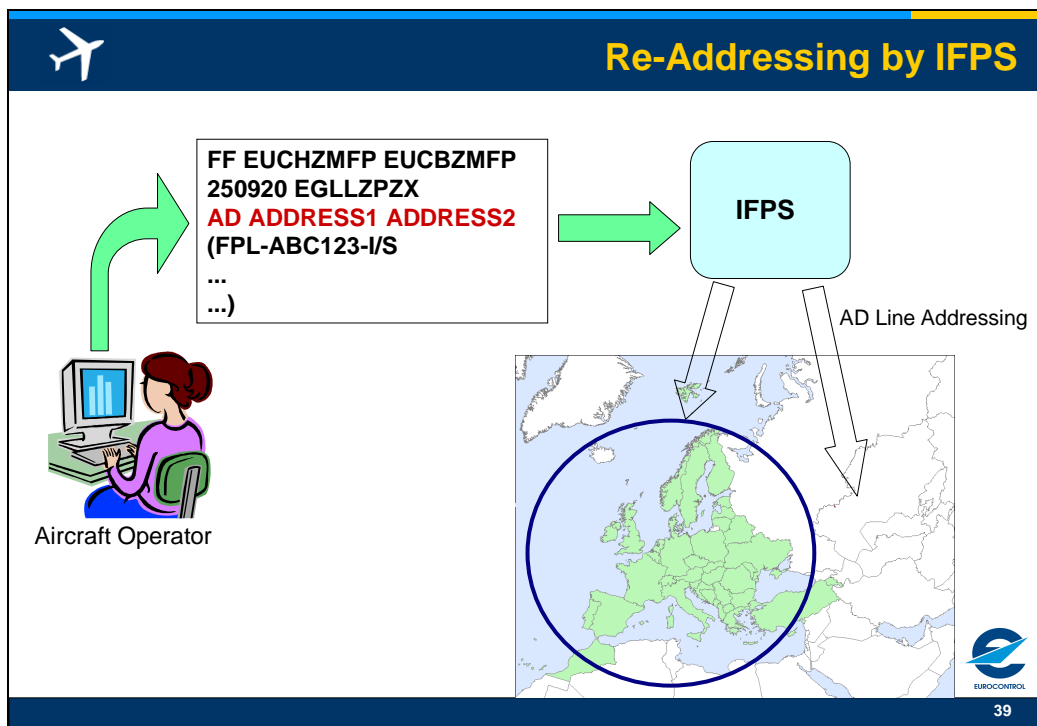


Figure 2 IFPS Re-Addressing Function (AD Line addressing)

For example: If Hong Kong ATC wishes to participate, using the test address 'VHHHZQZT' they should ensure test FPLs are submitted such as;

FF EUCHZMFT ← IFPS test address
AD VHHHZQZT ← Hong Kong test address provided via re-addressing mechanism
(FPL-VHH01XX-IS ← callsign using 'XX' to identify it as a test message
-B744/H-SXDE1GHIJ4J5RWYZ/SB2 ← 'New' format
-EGLL1125 ← relevant to IFPS
-N0480F310 BPK7F BPK M185 CLN UL620 ARNEM UP147 RKN UL980
PENЕК UM994 DENKO UN858 OSKUD/N0488F330 UN858 LAVAR UM874
ASKIL/K0902S1010 B102 UK R11 FV G3 AL B365 BK B923
GUTAN/K0888S1010 A368 URL G3 AKB A360 NALIK/K0880S1110 A360
ERULA/K0883S1130 A360 REVKI A460 KCA L888 SADAN Y1 OMBON B330
POU R473 SIERA
-VHHH1110 ZGSZ
-PBN/B2B3B4B5L1D2D3D4 NAV/RNVD1E2A1 EET/EHAA0021 EDVV0041 EDUU0100
EPWW0115 EYVL0154 UMMV0205 UUWV0228 UWPP0318 UWVW0340 UATT0359
UACC0454 UAAA0538 ZWUQ0633 ZLHW0732 ZPKM0851 ZGZU0957 VHHK1043
SEL/ADHJ REG/BHOT)

To assist with the creation of test messages which are relevant to the ATC unit concerned, it is highly recommended that an ATC unit participates together with its local Aircraft Operators and/or ARO.

It should however be noted that:

- c) flight plans must contain at least one portion of the route within the IFPS area of operation;
- d) the result of the IFPS processing of each test message is provided via the appropriate ACK, MAN or REJ messages (see the IFPS User Manual for details) and will be returned to the address from which the test message was received. If these messages are not needed or cannot be received this must be indicated via the Registration Form.

4.2. Test Schedule

The following on-line test sessions (OPT) are foreseen between February 2012 and November 2012. All sessions will use the CFMU 16 software release which means that all 2012 functionality will be available.

OPT1: 30 January – 3 February 2012

OPT2: 20 – 24 February 2012

OPT3: 7 – 11 May 2012

OPT4: 11 – 15 June 2012

OPT5: 3 – 7 September 2012

OPT6: 24 – 28 September 2012

The first day (Monday) of each test session will primarily be a technical testing day (OPT-TECH) enabling each participant to ensure that the test configuration is correct and that their addresses and parameter settings are correctly set.

The following generic schedule will apply to each session:

OPT-TECH (D-1, usually a Monday)

One session: 0900 to 1200 UTC

OPT SESSION (D → D+4, usually Tue-Fri)

Morning Session: 0900 to 1200 UTC

Afternoon Session: 1200 to 1500 UTC

4.3. Environment Data

The CFMU OPT test system will be loaded with the operational environment data at each AIRAC cycle. It will therefore remain consistent with current operations in terms of basic environment data. This is something that should be kept in mind by those maintaining test data.

In order to participate to a test session it may be necessary (particularly for ATC participants) for the Test Team to modify some of the information held in the CFMU database for the unit concerned. Typically this will concern address data and some 'flags' or parameter settings, see §4.5.

4.4. Registration

Those intending to participate in an OPT session are required to complete and return the appropriate 'Registration Form', at annex.

It should be noted that **registration is required for each individual OPT test session**. Failure to register, even if having participated to a previous OPT session, will mean the necessary addresses will not be configured in the CFMU communications system. As a result no messages may be received from or sent to that address.

4.5. Participant Configuration & Setup

The settings described below, will be automatically maintained over AIRAC cycles and will therefore last until the end of all OPT testing or until otherwise modified in accordance with the registration data provided for a subsequent OPT session.

4.5.1. Participant Address Data

Participants to the OPT testing sessions will be required to provide, via the Registration Form, an indication of:

For flight plan originators (Aircraft Operators, AROs, CFSPs):

1. the address from which test flight plans will be sent to IFPS;
2. willingness to receive the resultant ACK, MAN, REJ at the address specified under 1 above;

For ATC Units:

3. the operational unit or entity for which messages are requested to be received e.g. Amsterdam ACC, Brussels TWR, etc.
4. the test address to be used i.e. the test address that IFPS will assign to the unit specified under 3;
5. the information under 1 & 2 above in case the ATC unit also intends (or needs!) to submit test flight plans to the IFPS test system

4.5.2. Participant Parameter Settings (IFPS States only)

The following parameters will, by de-fault, be set by the IFPS Test Team for each participant in order to achieve the scenario described under §4.16 for all test sessions. If a unit wishes to deviate from the planned scenario then they should indicate the appropriate settings they wish to achieve via the registration form.

ICAO_2012_READY_DATE: a new parameter allowing the unit to indicate the date and time after which New format output will be accepted. Prior to the date/time specified, messages will be provided by IFPS in Old format only. After the date/time specified, messages will be provided in either Old or New format depending upon how they were received/accepted by IFPS.

FPL_DIST_TIME : an ATC unit can indicate how far in advance it wishes to receive flight plan data. A large setting will cause flight plans to be sent by IFPS almost immediately allowing an instant analysis of test results. The Test Team will automatically set this parameter to 360 mins. (6 hours) for each participating unit.

ICAO_ADEXP: the unit can specify whether ICAO or ADEXP format is required. The format specified in the Ops environment for the entity concerned shall be retained, unless otherwise specified.

4.6. Technical Test

A technical test exercise is scheduled the first day of the OPT session (see 4.2).

During the time period allocated for technical testing (usually the Monday morning), input/output to/from participating test addresses will be enabled.

Participants to the OPT session are invited to check that test messages are received by the IFPS test system and that output from the IFPS test system arrives to the correct test address(es). Any anomalies should be reported to the Test Team. See CONTACTS.

4.7. Reception of Test Messages

The operational repetitive flight plans (RPLs) will also be generated on the IFPS test system. This means that a participant ATC Unit may receive a copy of the operational flight plans generated by the test system from RPL data (in Old format of course).

In addition it should be remembered that other participants are also generating test flight plans which may penetrate 'your' airspace. A participating ATC unit may therefore receive many different test messages from different sources. It is therefore very important to clearly distinguish your test messages, see 4.8 below.

4.8. Test Flight Plans Identification

Test flight plans should be clearly identifiable so that IFPS Operators and recipient addressees can quickly identify them as such and identify their source.

It is strongly recommended that the callsign is modified to reflect the test nature of the message and the test participant. The following logic is proposed:

firstly: ICAO three letter designator of the AO or a three letter designator that is not one of the ones already allocated by ICAO (see ICAO Doc 8585) for an ATS participant (ARO)
followed by : a two digit reference number
followed by : the letters 'XX'
E.g.
DLH01XX 01st test FPL from Lufthansa
DDW14XX 14th test FPL from ARO Bremen

By following this rule test messages should not accidentally associate to either operational messages copied from the operational system or to other test messages.

4.9. Test Purpose Indication

It is highly recommended that an indication is made in Field 18 of the feature being tested e.g. RMK/PBN TEST or RMK/F10B SYNTAX TEST. This will assist the Test Team, who will be monitoring the invalid queue of messages, to know whether a particular error may be integral to the test or whether it is irrelevant to the test and could therefore be manually corrected.

4.10. Manual Message Processing

The IFPS test system will not be manned to the same level as the operational system. IFPOs will give priority to the treatment of test messages, identified by the callsign, see 4.8. IFPOs will reject the message when an error is encountered which is considered to be the main purpose of the test but will correct any other errors considered to be incidental. In this way the originator of the message can 'see' the system reaction through the error message received.

It should be noted that IFPO correction logic will, therefore, not be the same as under operational conditions. Telephone co-ordination will not normally be initiated and more manual rejections will result.

4.11. CFMU Test System Addresses / Access

Test messages may be sent directly to the test systems using the following addresses:

IFPS Test : AFTN : EUCHZMFT SITA : ANREP7X

Access to the test system will also be available via B2B.

4.12. IFPS Output

The distribution of messages by IFPS (ACK, MAN, REJ to flight plan originators and FPL, CHG, etc. messages to ATC units) shall be limited to those having indicated their willingness to participate in the testing through completion of the registration process.

Participants shall consider all messages that carry the IFPS test address (EUCHZMFT) as originator as having a non-operational status.

4.13. Telephone support during OPT Sessions

Test participants may contact the IFPOs (Test Team) during a test session for assistance when needed. As the Test Team may be very busy participants are encouraged to resolve their problems (and perhaps improve their own understanding in doing so!) and only contact the Test Team as a last resort, for example, when several corrections and re-submissions fail to provide the desired result.

4.14. Test Configuration for IFPS States (inc. 'Copy' Addressees)

The creation and management of the necessary settings to achieve the type of migration testing described below for different participants at different times throughout each of the test sessions would be extremely difficult to manage and chaotic to work with.

It is therefore planned to create a **standard test scenario for every test session which will apply to all participants.**

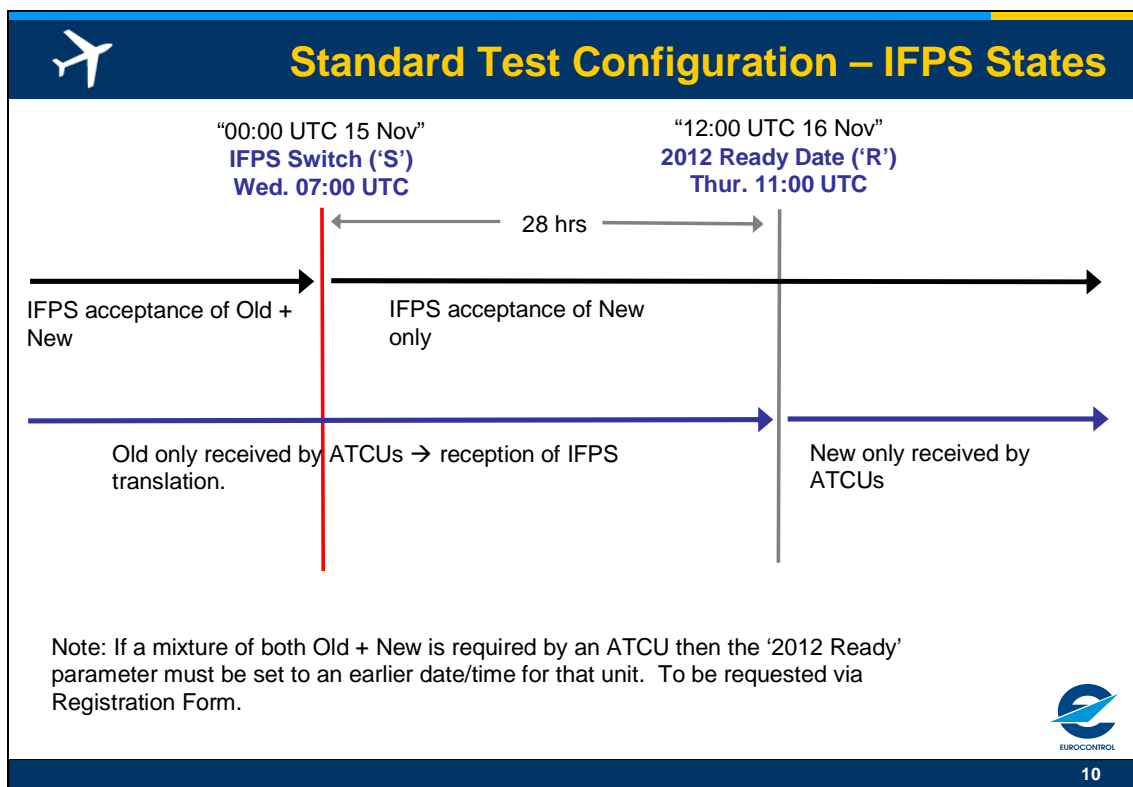


Figure 3 Test Configuration for IFPS States

The standard scenario sets the '2012 Ready Date' parameter to a setting 28 hours after the IFPS switch, thus allowing a clean switch from Old to New without the need for a period of mixed reception of both Old and New formats.

If an ATC Unit wishes to receive New format earlier than the de-fault setting, and therefore receive both Old and New formats, this must be indicated via the Registration form.

4.15. Test Configuration for Non-CFMU States

Non-CFMU States, including non-EUR States, can participate to the test sessions via use of the Re-Addressing function ('AD-line Addressees'), see § 4.1.

The '2012 Ready' parameter is not available to non-IFPS States. The IFPS processing for AD-line addressees is therefore different and as a result the scenarios, as shown below, for these States with regard to the 'Transition' and 'Rollover' tests are slightly different.

During the 2012 operational roll-over period IFPS will distribute FPLs to AD-line addressees:

- in Old format only prior to 00:00 UTC on 15 Nov 2012
- in New format, plus some residual Old format, from 00:00 UTC on 15 Nov 2012 onwards

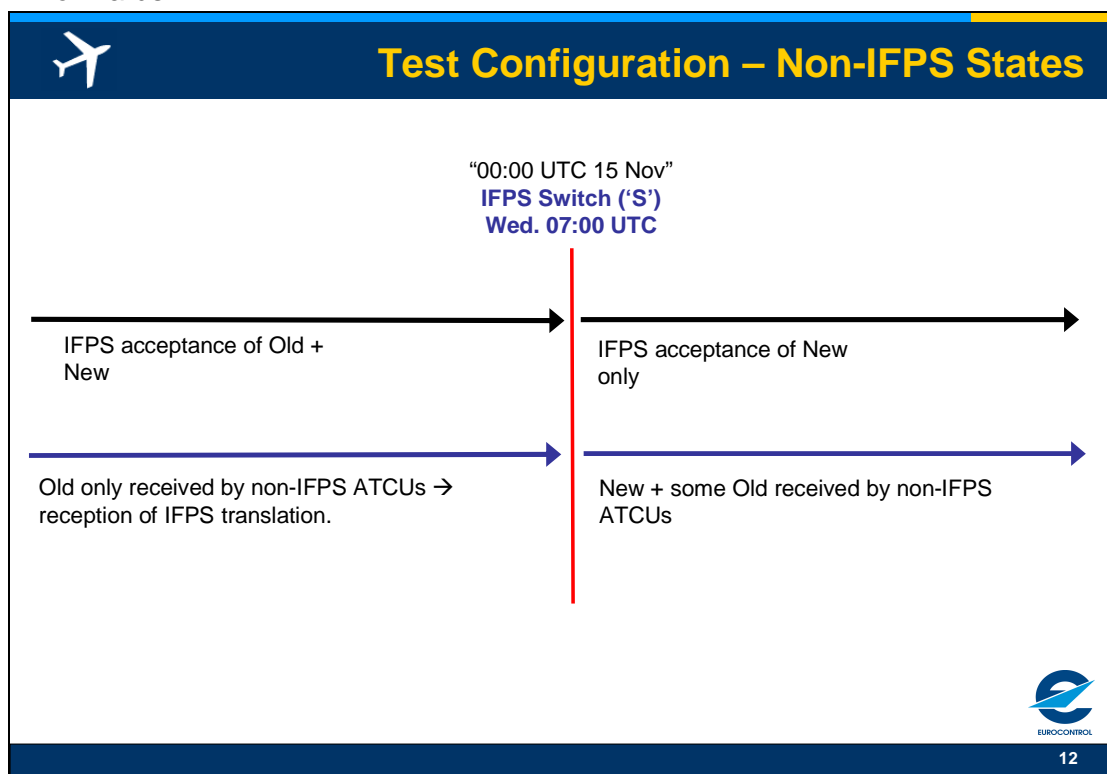


Figure 4 Test Configuration for non-IFPS States

4.16. OPT Test Cases

The main test areas can be categorized as follows:

- a) Message Syntax
- b) Transition and Translation
- c) Ops Date Rollover - IFPS acceptance of New only

4.16.1. Message Syntax

There are many basic syntax and semantic checks that can be performed on each of the impacted fields and within each of the different message types.

Most of these tests are simple to create meaning that no specific setup or configuration of the environment data, parameters etc., is required. Participants are therefore free to engage in syntax testing throughout any or all of the test sessions, as required.

It should be noted that, in accordance with configurations described above :

- a) IFPS acceptance of New format messages can be tested throughout the complete session;
- b) IFPS refusal of Old content can only be tested after 07:00 UTC on Wednesday;
- c) Reception by ATC units within the IFPS area (and Copy addresses) of New format can only be achieved after 11:00 UTC on Thursday;
- d) Reception by ATC units outside the IFPS area of New format can only be achieved after 07:00 UTC on Wednesday;
- e) Reception by ATC units within the IFPS area (and Copy addresses) of Old format messages translated from New can only be achieved prior to 11:00 UTC on Thursday;
- f) Reception by ATC units outside the IFPS area of Old format messages translated from New can only be achieved prior to 07:00 UTC on Wednesday.

4.16.1.1. DOF

Care needs to be taken in the creation of test data designed to test the DOF functionality.

The inclusion of a DOF coupled with the date/time at which the test is to be performed and taking the parameters described in 4.5.2 into consideration, may have an impact upon the outcome and achievement of the desired objective.

4.16.2. Transition and Roll-Over

4.16.2.1. Test Case Description for IFPS States

Example Scenarios:

Reference	TRANSLATION_OLD (TO)
Objective	1. Demonstrate the ability of IFPS to convert New format into Old format in accordance with ICAO_2012_READY_DATE parameter setting of the addressee 2. Demonstrate the ability of an ATC unit to process Old format converted from New format.
Pre-requisites (see §4.5.2)	<IFPS_SWITCH> set to 'New only' at time 'S' <ICAO_2012_READY_DATE> set to time 'R' (R = S + 28hr) <FPL_DIST_TIME> set to 6hr <MAX_FILING_TIME> set to 24hr
Test Data	C1. Valid New format messages relevant to the ATC unit concerned and with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) before 'R'
Expected Result	C1. Old format messages provided by IFPS to the ATC unit

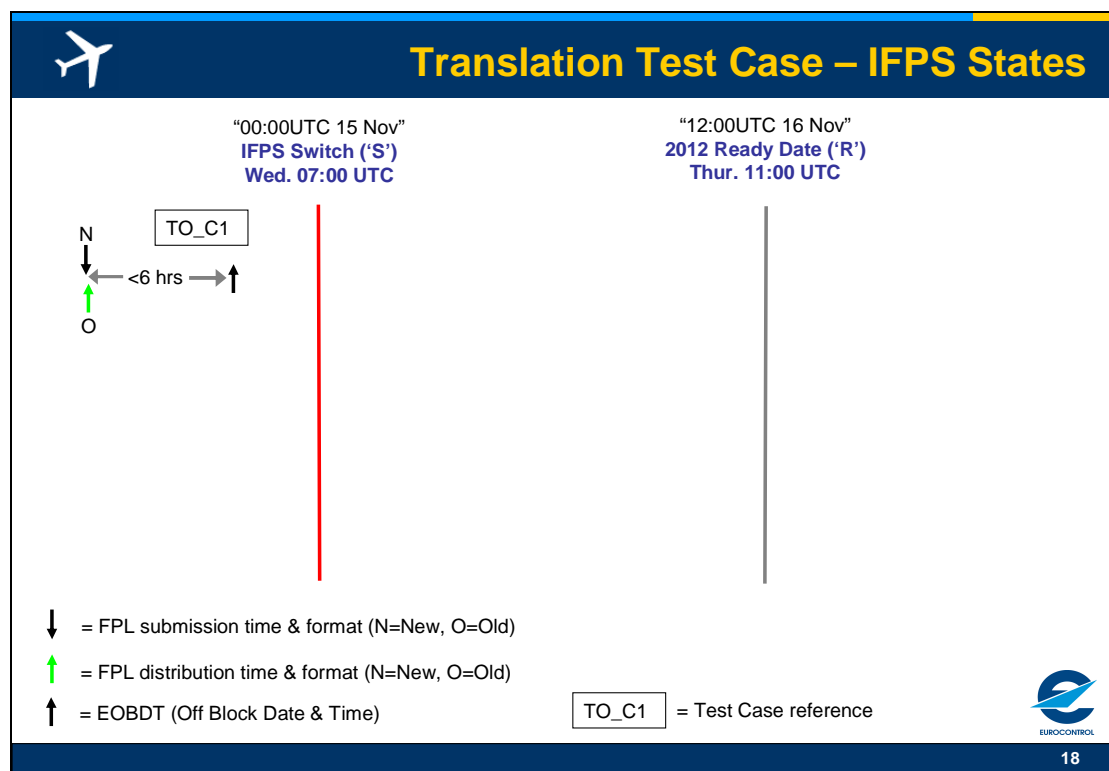


Figure 5 Translation Test Case for IFPS States

Reference	TRANSITION_NEW (TN)
Objective	<p>1. Demonstrate the ability of IFPS to provide New format in accordance with ICAO_2012_READY_DATE parameter setting of the addressee.</p> <p>2. Demonstrate the ability of an ATC unit to process New format.</p>
Pre-requisites (see §4.5.2)	<p><IFPS_SWITCH> set to 'New only' at time 'S'</p> <p><ICAO_2012_READY_DATE> set to time 'R' (R = S + 28hr)</p> <p><FPL_DIST_TIME> set to 6hr</p> <p><MAX_FILING_TIME> set to 24hr</p>
Test Data	<p>C1. Valid New format message sent to IFPS after 'R' with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) less than 6hr in the future</p> <p>C2. Valid New format message sent to IFPS before 'R' with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) less than 6hr in the future</p> <p>C3. Valid New format message sent to IFPS less than 1 hr before 'R' with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) greater than 7hr in the future</p>
Expected Result	<p>C1. New format messages provided by IFPS to the ATC unit</p> <p>C2. Old format messages provided by IFPS to the ATC unit</p> <p>C3. New format message provided by IFPS to the ATC unit 6 hr before EOBDT.</p>

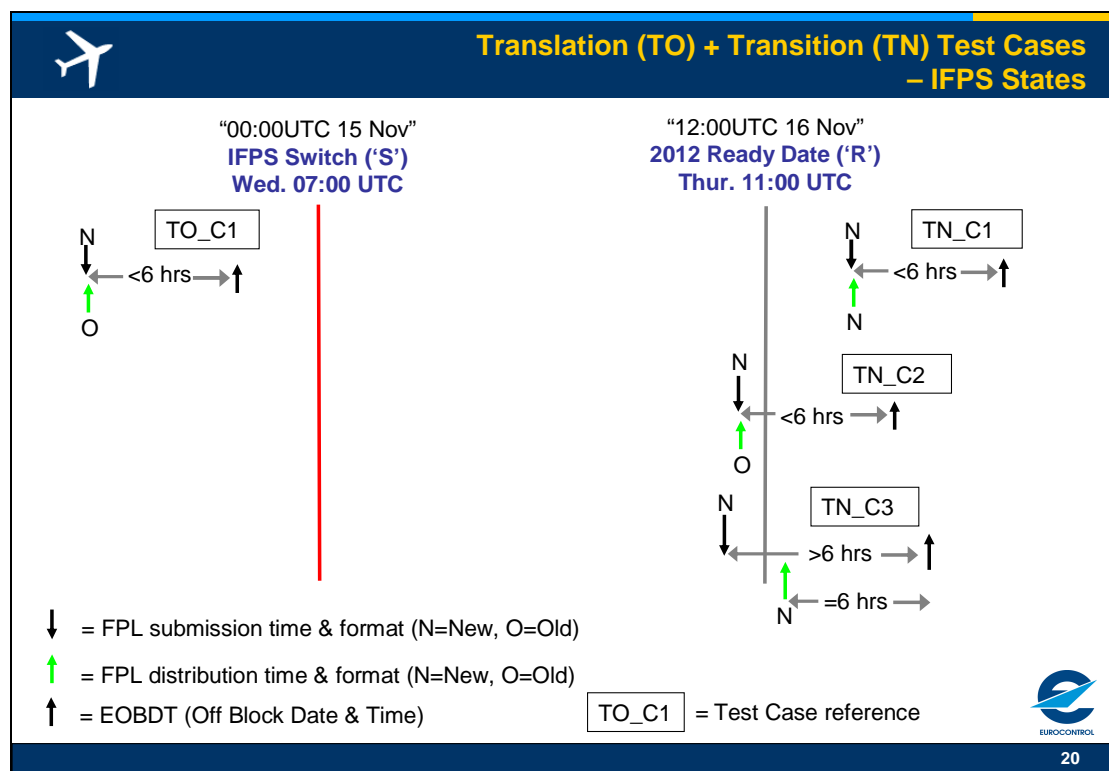


Figure 6 Translation & Transition Test Cases for IFPS States

Ops Date Rollover

At a given time (Operations = 00:00UTC on 15 Nov 2012) a switch can be set in IFPS to indicate that Old format messages processed from that moment onwards will no longer be accepted.

An ATC unit can achieve a clean switch from Old to New (no period of mixture of both Old and New) 36 hrs or more after IFPS stops accepting Old but for the purpose of testing we will use a period of 28 hrs.

Reference	ROLLOVER_SWITCH (RS)
Objective	1. Demonstrate the ability of IFPS to switch from accepting both Old and New formats to accepting New format only. 2. Demonstrate the ability of an ATC unit to achieve a clean switch from Old to New format.
Pre-requisites (see §4.5.2)	<IFPS_SWITCH> set to 'New only' at time 'S' <ICAO_2012_READY_DATE> set to time 'R' (R = S + 28hr) <FPL_DIST_TIME> set to 6hr <MAX_FILING_TIME> set to 24hr
Test Data	C1. Valid Old format messages sent to IFPS before 'S' with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) less than 'R'. C2. Valid New format messages sent to IFPS at any time with an entry into the ATC units airspace (EOBDT) less than 'R' C3. Valid Old format messages sent to IFPS before 'S' with an entry into the ATC units airspace (EOBDT) after 'R' C4. Valid Old format messages sent to IFPS after 'S'
Expected Result	C1. Reception from IFPS in Old format, at EOBDT-6 hrs C2. Reception from IFPS in Old format, as translated by IFPS, at

	EOBDT -6hrs i.e. prior to <ICAO_2012_READY_DATE> time C3. Error – EOBDT outside acceptable range (<24hr in advance) C4. Error – Old format not accepted
--	---

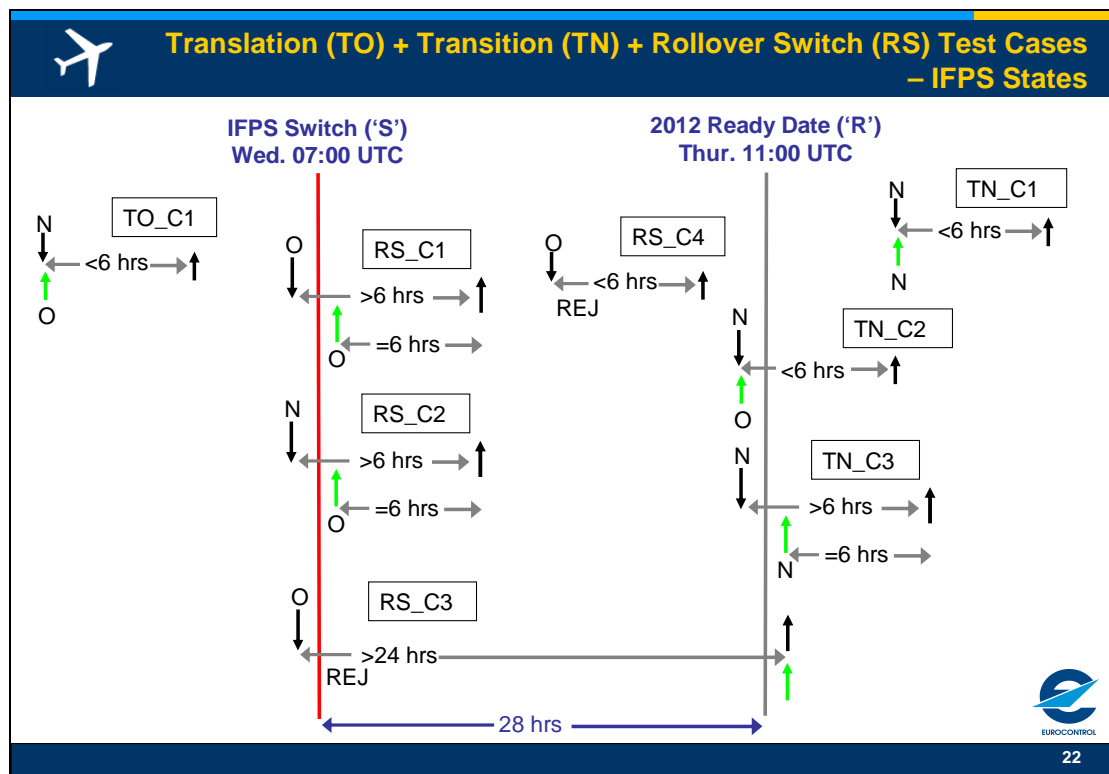


Figure 7 All Migration Test Cases for IFPS States

4.16.2.2. Non-IFPS States

Reference	AD-Line (AD)
Objective	<ol style="list-style-type: none"> 1. Demonstrate the ability of IFPS to switch from accepting both Old and New formats to accepting New format only. 2. Demonstrate the ability of IFPS to distribute to AD line addressees in Old format only ahead of the IFPS Switch date/time. 3. Demonstrate the ability of IFPS to distribute in New format following the IFPS Switch date.
Pre-requisites (see §4.5.2)	<IFPS_SWITCH> set to 'New only' at time 'S' <FPL_DIST_TIME_FOR_AD ADDRESSEES> set to 6hr <MAX_FILING_TIME> set to 24hr
Test Data	C1. Valid New format message sent to IFPS before 'S' with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) before 'S'. C2. Valid Old format messages sent to IFPS before 'S' with an entry time into the ATC units airspace (EOBDT) after 'S'. C3. Valid New format messages sent to IFPS before 'S' with an entry into the ATC units airspace (EOBDT) after 'S' C4. Valid Old format messages sent to IFPS before 'S' with an entry into the ATC units airspace (EOBDT) > 24hr in the future C5. Valid Old format messages sent to IFPS after 'S'
Expected Result	C1. Reception from IFPS in Old format

	C2. Reception from IFPS in Old format, at EOBDT-6 hrs C3. Reception from IFPS in New format at EOBDT -6hrs C4. Error – EOBDT outside acceptable range (<24hr in advance) C5. Error – Old format not accepted
--	---

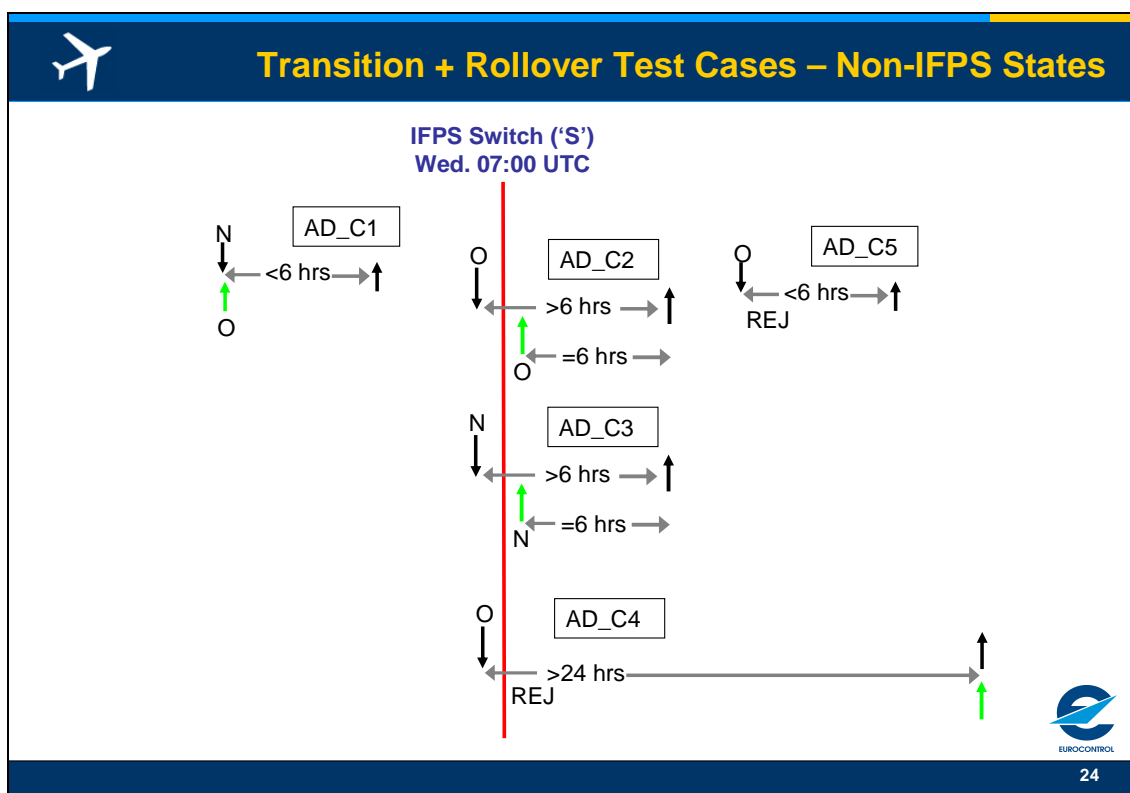


Figure 8 Transition & Roll-Over Test Cases for Non-IFPS States

5. PASSIVE TESTING

Passive testing refers to the ability of a stakeholder to continue to use the IFPS test platform outside the formal OPT test sessions.

No support however will be available in the form of manual intervention by the Test Team

5.1. Configuration

Normally the environment setup (addresses, parameters, etc.) that existed following the previous OPT session will remain and will be maintained across AIRAC cycles. This means the system will normally be in post-Nov 2012 mode i.e. IFPS acceptance of New only. Participants will therefore be able to send test 2012 format messages and receive the automated IFPS response.

It should be noted that the IFPS test system normally receives a copy of all operational messages (except during formal OPT sessions when it will be disabled). This means that, if you participated to OPT using an operational address, during Passive testing you will receive duplicate messages concerning these copied operational messages.

5.2. Participation

The IFPS test platform can be made available between OPT sessions to those having already registered and having participated to the previous OPT session.

The Test Team should be contacted 24 hrs in advance to determine whether or not the test platform is available and to ensure the correct addresses are configured in the CFMU communications system. Modification of parameter settings will only be possible if workload and test system usage for internal purposes permits.

6. CONTACTS

All testing related queries and requests :

Test Team:

E-Mail: dnm.fpl2012@eurocontrol.int

Phone: +32 2 7299785

Registration Form for 2012 Operational Evaluation (OPT)

- FLIGHT PLAN ORIGINATOR -

This form should be used by:

- Aircraft Operators;
- Aerodrome Reporting Offices (AROs);
- Flight Plan Service Providers;
- Others engaged in the creation of flight plans.

Note: One form should be returned for each unit/address wishing to participate.

Please complete using block letters and return as an e-mail attachment to:

SAT Team,
Operational Requirements & Acceptance
E-mail: dnm.fpl2012@eurocontrol.int

DO NOT USE THIS FORM IF YOU WILL PARTICIPATE AS AN ATC UNIT

A) Company Name : ICAO Designator :

B) Contact Person Name :
Telephone :
Fax :
E-mail :

C) Indicate the session(s) in which you want to participate by inserting an 'X' in the appropriate space in the table below.

Test Session	Participation (Please place an 'X' if you wish to participate)
OPT1 : 30 January – 3 February 2012	
OPT2 : 20 – 24 February 2012	
OPT 3 : 07 – 11 May 2012	
OPT 4 : 11 – 15 June 2012	
OPT 5 : 03 – 07 September 2012	
OPT 6 : 24 – 28 September 2012	

Registration Form for 2012 Operational Evaluation (OPT)

- FLIGHT PLAN ORIGINATOR -

D) Indicate the address from which you will send messages to the IFPS Test system :

E) Is the address given in D) your operational address? YES / NO

Note : If YES care should be taken to ensure that the ACK, MAN, REJ messages from the IFPS test system are **NOT** used operationally.

Registration Form for 2012 Operational Evaluation (OPT)

- ATC UNIT -

This form should be used by:

ATC Units (ACC, UAC, TWR, APP, ARO) wishing to receive flight plan data.

Note: One form should be returned for each unit/address wishing to participate.

Please complete using block letters and return as an e-mail attachment to:

SAT Team,
Operational Requirements & Acceptance
E-mail: dnm.fpl2012@eurocontrol.int

DO NOT USE THIS FORM IF YOU WILL PARTICIPATE AS AN AIRCRAFT OPERATOR OR FLIGHT PLAN SERVICE PROVIDER

A) State :

B) ATS Unit:

C) Contact Person Name :

Telephone :

Fax :

E-mail :

D) Indicate the session(s) during which you wish to participate by inserting an 'X' in the appropriate space in the table below

Test Session	Participation (Please place an 'X' if you wish to participate)
OPT1 : 30 January – 3 February 2012	
OPT2 : 20 – 24 February 2012	
OPT 3 : 07 – 11 May 2012	
OPT 4 : 11 – 15 June 2012	
OPT 5 : 03 – 07 September 2012	
OPT 6 : 24 – 28 September 2012	

E) Indicate the address where flight planning messages from the IFPS Test system are requested to be received:

Registration Form for 2012 Operational Evaluation (OPT)

- ATC UNIT -

- F) If the address given in E) is a test address, indicate the operational address(es) or unit(s) it replaces or simulates for the purpose of testing:

- G) If you intend to send test messages to the IFPS test address indicate the address you will use i.e the address from which IFPS will receive these messages:

Do you wish to receive ACK, MAN, REJ messages ? Yes / No

- H) If you are an IFPS State the standard test configuration will provide you with a clean switch (no mixed reception of both Old & New formats) from Old to New format at 11:00 UTC on the Thursday of each test session.

If you wish to change this configuration please indicate when you want to allow reception of New format messages:

Day:

Time (UTC):

Note: If you change the standard configuration then the test data descriptions provided in this document (EUR Test Plan) concerning 'Transition' will not be applicable.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 ext. 6711

Ref.: AN 13/2.1-09/9

6 February 2009

Subject: Guidance for implementation of flight plan information to support Amendment 1 of the *Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management*, Fifteenth Edition (PANS-ATM, DOC 4444)

Action required: Coordinate the transition to the new ICAO flight plan

Sir/Madam,

1. I have the honour to draw your attention to the content of Amendment 1 to the *Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management*, Fifteenth Edition (PANS-ATM, Doc 4444) related to the amended flight plan form and new flight planning procedures.
2. The nature and scope of the amendment, as described in State letter AN 13/2.1-08/50, is to update the ICAO model flight plan form in order to meet the needs of aircraft with advanced capabilities and the evolving requirements of automated air traffic management (ATM) systems, while taking into account compatibility with existing systems, human factors, training, cost and transition aspects.
3. Considering that the transition from the current flight plan form and associated requirements to the new flight plan may present challenges for States and organizations involved in the processing of flight plans, ICAO has developed the guidance contained in the Attachment. The primary purpose of this guidance is to support a coordinated global effort during the transition period so that a successful and coordinated transition is achieved by the applicability date of 15 November 2012.
4. To support the transition, a public website is being developed by ICAO where States, Air Navigation Service Providers (ANSPs) and airspace users will be able to find information regarding the implementation status of the Amendment and where the most common issues and difficulties encountered will be discussed. States will be notified as soon as the site is available.

5. May I, therefore, request that all efforts be made to ensure a smooth transition to the new flight plan and that particular attention be paid to the pages referring to the conversion of new items 10 and 18 to the present items 10 and 18, which concern aircraft equipment and capabilities.

Accept, Sir/Madam, the assurances of my highest consideration.

Taïeb Chérif
Secretary General

Enclosure:

Guidance for implementation of flight plan information to support Amendment 1 of the *Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management*, Fifteenth Edition (PANS-ATM, DOC 4444)

**Guidance for implementation of flight plan information to support Amendment 1 of the *Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management*, Fifteenth Edition
(PANS-ATM, DOC 4444)**

1. INTRODUCTION

1.1. The guidance contained herein is provided to assist airspace users and Air Navigation Service Providers (ANSP) to implement the flight planning changes incorporated by Amendment 1 to Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc 4444) Fifteenth Edition.

1.2. Amendment 1 stems from the work of the Flight Plan Study Group (FPLSG). The nature and scope of the amendment is to update the ICAO model flight plan form in order to meet the needs of aircraft with advanced capabilities and the evolving requirements of automated air traffic management (ATM) systems, while taking into account compatibility with existing systems, human factors, training, cost and transition aspects.

1.3. The changes were announced by ICAO in State letter AN 13/2.1-08/50 dated 25 June 2008 and will become applicable on 15 November 2012.

1.4. The changes have considerable consequences on ANSP flight data processing systems that check and accept flight plans and related messages, use flight plan data in displays for controller reference, use data in ANSP automation and which support communication between ANSPs as the flight progresses. Preparation for the changes should therefore be made well in advance of the applicable date.

1.5. The changes also have consequences for airspace users. If a flight plan with new content is sent to an ANSP that has not prepared to accept the new content then it is likely that some information will be lost, misinterpreted or cause a rejection of the flight plan.

1.6. No start date has been given for implementation of the flight planning changes to commence; however, one reason for the State letter is to support the updating of flight plan data processing systems. The transition period for the changes is therefore from 25 June 2008 until 15 November 2012.

1.7. It is recognized that changes will be implemented by airspace users and ANSPs on individual schedules due to individual needs, however some coordination will occur.

1.8. It is essential to the success of this implementation that all airspace users and ANSPs be able to submit and process flight information in accordance with Amendment 1 to the PANS-ATM by 15 November 2012, as processing via present methods is not assured after that date.

1.9. This guidance does not change any provision in Annex 2 — *Rules of the Air* or the PANS-ATM regarding completion and acceptance of a flight plan.

2. OBJECTIVE

2.1. The purpose of the guidance contained herein is to support a coordinated global effort during the transition period so that a successful transition is achieved by the applicability date of 15 November 2012.

3. APPLICABILITY

3.1. This guidance applies to airspace users, ANSPs and Planning and Implementation Regional Groups (PIRGs). Note that flight planning services and related organizations involved in the processing of flight plans are considered part of the airspace user community and, as such, are covered under this guidance.

3.2. This document presents guidelines which should be considered when developing implementation plans for this amendment. Adherence to these guidelines will mitigate risks associated with the technical challenges inherent during the transition period and assure that users are able to meet flight planning requirements as individual ANSPs implement changes.

3.3. This document applies with immediate effect and continues until implementation of Amendment 1 to the PANS-ATM is complete.

4. SCOPE

4.1. This guidance is limited to transitioning to flight planning and Air Traffic Services (ATS) message changes defined in Amendment 1 to the PANS-ATM, including message content and submission instructions.

5. FLIGHT PLANNING ENVIRONMENT

5.1. PRESENT is defined as the present flight planning and ATS message formats as defined in the current version of the PANS-ATM.

5.2. NEW is defined as the flight planning and ATS message formats as specified in Amendment 1 to the PANS-ATM.

5.3. In order to allow performance case considerations to drive individual airspace user and ANSP implementation schedules, the ATM system will need to simultaneously support both PRESENT and NEW for a period of time.

5.4. Amendment 1 to the PANS-ATM contains changes to the length and content of items. The changes to content are as follows:

- Change the way aircraft equipment and capabilities are communicated to provide more details;
- Provide additional means of describing route way points (specifically bearing and distance from points other than navigation aids); and
- Permit specification of the date of flight in a standardised manner.

5.5. The present flight planning environment supports a variety of means of filing flight plans. For example flight plans can be filed directly by the airspace user to each ANSP individually or flight

plans can be filed by the airspace user at one location and then the ATM system distributes the flight plan. Amendment 1 does not specifically change these options; however the means of transitioning to Amendment 1 may impose some requirements during the transition.

5.6. The present ATM system supports a variety of means of ANSPs communicating flight plan data between ANSP systems, for example use of coordination messages where Amendment 1 implies changes of content.

6. IMPLEMENTATION GUIDELINES

6.1. These guidelines have been developed to facilitate concurrent use of both PRESENT and NEW by airspace user and ANSP flight data processing systems during the transition period.

6.2. Guideline 1

- a) As each ANSP transitions to NEW, it is essential that they also support PRESENT until the applicability date of 15 November 2012.
- b) There is no requirement for ANSPs to accept and process PRESENT after the applicability date, unless specified by the appropriate authority.
- c) This guideline relates to the situation when some ANSPs and/or airspace users do not implement the flight planning changes until the end of the transition period.

6.3. Guideline 2

- a) PIRGs are encouraged to plan and publish regional implementations sufficiently in advance of the applicability date so that airspace users and ANSPs can respond to and resolve any unforeseen operational issues.
- b) It is anticipated that implementation will occur progressively as each PIRG works with their member States/international organizations and airspace users to coordinate a regional transition prior to 15 November 2012.
- c) Transition plans should encourage all ANSPs to transition to NEW a certain period of time prior to 15 November 2012 to allow airspace users a transition period to NEW before the applicability date.
- d) Transition plans should take into account that the airspace user may not be able to make use of the new opportunities provided by NEW until an ANSP has transitioned. Even then, use of NEW may be restricted in its application if the flight still involves ANSPs who have not yet transitioned.

6.4. Guideline 3

- a) During the transition period and after an ANSP has advised that they can accept NEW, the determination to file NEW or PRESENT with that ANSP is the choice of the airspace user.

- b) It is expected that airspace users will make the decision on what format to file based on performance gains which may be achieved through capability information in Items 10 and/or 18 of NEW.
- c) It is intended that all airspace users will file NEW from the applicability date forward, as using PRESENT is not assured after that date.

Note – The following guidelines apply only to situations where ANSPs affected by a flight have not all transitioned to NEW.

6.5. Guideline 4

- a) During the transition period when not all ANSPs affected by a flight have transitioned to NEW, the airspace user must ensure that PRESENT is filed with ANSPs who have not yet transitioned.
- b) This can be achieved by the airspace user filing only PRESENT with all ANSPs (as ANSPs supporting NEW will also support PRESENT during transition).
- c) ANSPs using PRESENT may misinterpret, and may reject, flight plan information that is filed more than 24 hours in advance of flight. Filing more than 24 hours in advance of flight cannot be used if one or more ANSPs affected by a flight have not transitioned (unless those ANSPs already support filing more than 24 hours in advance of flight). Although ANSPs using NEW could accept the flight plan they may not be able to pass essential coordination to ANSPs using PRESENT.
- d) The airspace user may choose to file NEW to ANSPs that have transitioned and PRESENT to ANSPs that have not transitioned. However, without special transitional procedures, a situation can occur where the NEW would only be useable until the first ANSP along route of flight using PRESENT. This is because the ANSP using NEW will not be able to coordinate NEW with ANSPs using PRESENT.

6.6. Guideline 5

- a) To facilitate user decisions on whether to file PRESENT, NEW or a combination of PRESENT and NEW, ICAO will maintain a website listing each ANSP's ability to accept PRESENT or NEW.
- b) This information which will be publicly available is in addition to the normal methods of communication between an ANSP and its airspace users.
- c) Each ANSP will communicate, via State and ICAO Regional Offices, their ability to accept NEW to ICAO as soon as possible so that ICAO can ensure that complete and updated information is posted on the website. An ANSP advising of having completed transition to NEW is also indicating that they can coordinate with other ANSPs who have transitioned to NEW.

6.7. **Guideline 6**

- a) During the transition period, ANSPs who accept NEW may need to convert flight information to PRESENT for coordination with adjacent ANSPs who have not yet transitioned.
- b) It is strongly recommended for consistency that all ANSPs utilize the conversion table provided below so that airspace users and ANSPs have a common understanding of how NEW will be converted to PRESENT.
- c) PIRGs, States and ANSPs should be aware that valuable planning information may be lost during the conversion process, as shown in the conversion table.
- d) There is no intent for PRESENT to be converted to NEW during the transition period.

7. **CONVERSION OF NEW ITEMS 10 and 18 TO PRESENT ITEMS 10 and 18**

It is strongly recommended that all ANSPs utilize the table below to convert NEW Items 10 and 18 to the PRESENT for coordination with adjacent ANSPs which only accept PRESENT.

- Different agreements may be worked out between ANSPs for Item 18 information if the conversion would cause the message to be rejected by an ANSP which only accepts PRESENT.
- **CAUTION:** Some information will be lost from NEW during conversion, including certain information about capabilities, and information held in Item 18 indicators which do not exist in PRESENT such as DOF, DLE and TALT. As a partial mitigation, any information which would otherwise be lost from NEW may be translated into a single free text following RMK/ in Item 18 of PRESENT.

Com-Nav	NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns	
	Item 10	Item 18	Item 10	Item 18
	N		N	
	S		VOL	
	SF		S	
	A		Z	NAV/GBAS
	B		Z	NAV/LPV
	C		C	
	D		D	
	E1		J	DAT/n
	E2		J	DAT/n
	E3		J	DAT/n
	F		F	
	G	NAV/nnnn	G	
	H		H	
	I		I	
	J1		J	DAT/V
	J2		J	DAT/H
	J3		J	DAT/V

A-6

	J4		J	DAT/V
	J5		J	DAT/S
	J6		J	DAT/S
	J7		J	DAT/S
	K		K	
	L		L	
	M1		Z	COM/INMARSAT
	M2		Z	COM/MTSAT
	M3		Z	COM/IRIDIUM
	O		O	
	P1-P9(Reserved)			
	R	PBN/nn	Z	NAV/nnnn

Com-Nav	NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns	
	Item 10	Item 18	Item 10	Item 18
	T		T	
	U		U	
	V		V	
	W		W	
	X		X	
	Y		Y	
	Z	COM/NAV/DAT	Z	COM/ NAV/

Sur	N		N	
	A		A	
	C		C	
	E		S	
	H		S	
	I		I	
	L		S	
	P		P	
	S		S	
	X		X	
	B1			
	B2			
	U1			
	U2			
	V1			
	V2			
	D1		D	
	G1		D	

— END —