

**ANAC**Administración Nacional
de Aviación CivilDirección AFS: SABBYNYX
Tel: (5411) 59413126
e-mail: dianac@anac.gov.ar

REPUBLICA ARGENTINA

DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

AZOPARDO 1405 Piso 3
CABA (C1107ADY) - ARGENTINA**AIC****A**A 01/12
9 de abril

A 01 ACTUALIZACIÓN DEL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO Y NUEVOS PROCEDIMIENTOS DE PLANIFICACIÓN DE VUELO.

1. DISPOSICIONES PRELIMINARES

1.1 FINALIDAD

La finalidad de esta Circular es informar a los usuarios sobre la implementación en Argentina de la Enmienda 1ª a los Procedimientos de los Servicios de Navegación Aérea- Gestión del Tránsito Aéreo, 15ª Edición (PANS ATM-DOC. 4444), de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), relacionada con la actualización del Formulario de Plan de Vuelo y los nuevos procedimientos de planificación del vuelo y sus mensajes asociados.

1.2 ÁMBITO

Lo dispuesto en esta Circular deberá ser cumplido por los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), así como por los pilotos, despachadores de vuelo y el personal en lo relacionado con el recibo, tratamiento de planes de vuelo y del intercambio de mensajes asociados.

2. INTRODUCCIÓN

2.1 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.

2.2 Ciertamente, las alteraciones mencionadas tienen consecuencias considerables sobre los sistemas de procesamiento de datos de vuelo en los ATS/oficinas de Operaciones, donde se validan y tratan los planes de vuelo y sus mensajes relacionados, así como también en los sistemas que utilizan los datos de plan de vuelo para la visualización del controlador, en la automatización de los servicios prestados y en el soporte al intercambio de las comunicaciones, utilizado en el monitoreo del progreso de vuelo. Es así que la adopción de esos cambios debe de ser hecha con margen de tiempo adecuado a la fecha de entrada en vigor.

2.3 Con el fin de que los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea implementen los cambios en el contenido del formulario del plan de vuelo OACI y de sus mensajes asociados con base a sus propias necesidades, creando cronogramas específicos, la Organización de Aviación Civil Internacional 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.

2.4 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 esa estrategia regional, ARGENTINA implantará la Enmienda 1 (PANS-ATM 15ta Edición) de acuerdo con la planificación descrita en los ítems a seguir:



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

REPÚBLICA ARGENTINA

DIRECTION OF AERONAUTICAL INFORMATION

AIC **A**

AFS Address: SABBYNYX
Tel: (5411) 59413126
E-mail: dianac@anac.gov.ar

AZOPARDO 1405 Piso 3°
CABA (C1107ADY) - ARGENTINA

A 01/12

April 9th

A 01. FLIGHT PLAN FORM UPDATED AND NEW PROCEDURES FOR FLIGHT PLANNING

1. PRELIMINARY PROVISIONS

1.1 AIM

The aim of this circular is to inform the users about the implementation in República Argentina of the International Civil Aviation Organization (ICAO) Amendment 1 for the Procedures of Air Navigation Services - Air Traffic Management, DOC. 4444 (PANS-ATM 15th Issue), concerning the update of the Flight Plan Form and the new procedures for flight planning and associated messages.

1.2 SCOPE

Provisions in this circular shall be accomplished by the Air traffic Services (ATS), pilots, flight dispatchers and all the staff related to the receipt, the flight plan management and the exchange of all associated messages.

2. INTRODUCTION

2.1 The aim of Amendment 1 Doc. 4444 (PANS-ATM 15th Issue) was to update the contents in the ICAO flight plan form and its related messages, to meet the requirements of the aircraft with advanced capabilities and the automated ATM systems, considering the already existing systems compatibility, the human factor, the training, economic resources and the transition.

2.2 Certainly, all the changes mentioned have significant consequences on the flight data process systems in the ATS/operation offices, where the flight plans and their associated messages are managed and validated, as well as in the systems using flight plan data for the controller's displaying, in the automatization of the provided services and in the support of the communication exchange used in flight progress monitoring. That is why, the adoption of such changes should be done with the suitable limit of time to the effectiveness date.

2.3 So that airspace users and air navigation providers are able to implement these changes in the content of the ICAO flight plan form and its associated messages, based on their own needs and creating specific timetables, the ICAO has issued the appropriate guidelines and procedures for addressing the States about planning and coordination of a common transition period, necessary for the advanced amendment implementation within the regional environment.

2.4 Accordingly, the ICAO Planning and Implementation Regional Group for South America and the Caribbean (GREPECAS) prepared a regional strategy for the implementation of such amendment. Following the regional strategy, ARGENTINA will implement Amendment 1 (PANS-ATM 15th Issue) in accordance with the described plan in the items to follow:

2.5 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 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 no se garantizará después de dicha fecha.

2.6 Finalmente, la presente Circular presenta en detalle las modificaciones en las normas sobre 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 por la ANAC Argentina.

2.7 Se asegura la aceptación del contenido ACTUAL del Plan de Vuelo y de sus mensajes conexos por los ATS hasta el 14 de noviembre del 2012.

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

3.1 El nuevo plan de vuelo aborda funcionalidades y tecnologías de la navegación aérea, tales como el GNSS, la RNAV, la PBN, los enlaces de datos (data links), el ADS-B y el ADS-C, siendo esas alteraciones reflejadas de modo más substancial en las modificaciones presentadas para el contenido de los casilleros 10 y 18 del formulario de plan de vuelo.

3.2 La enmienda 1 al PANS-ATM, contiene básicamente, los siguientes cambios:

3.2.1. Plan de Vuelo

- a) Formulario de Plan de Vuelo: los explotadores y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deberían observar toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP);
- b) Presentación del Plan de Vuelo: cambios en los plazos de presentación de planes de vuelo;
- c) Casilla 7: Identificación de la Aeronave: utilización de caracteres alfanuméricos;
- d) Casilla 8: Reglas de Vuelo: especificación de uno o más puntos de cambio de reglas de vuelo;
- e) Casilla 10: Equipo: cambios en la designación de equipos y capacidades
- f) Casilla 13: Aeródromo de Partida y Hora
- g) Casilla 15: Ruta
- h) Casilla 16: Aeródromo de Destino y Duración Total Prevista, Aeródromos de Alternativa de Destino
- i) Casilla 18: Otros Datos

3.2.2. Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo

- a) Composición de los mensajes CHG, CNL, DLA, DEP, RQP y RQS

2.5 It is a priority for the success of the application of these changes that all the airspace users and ANSP were in conditions to present and process flight information aligned with Amendment 1 for the PANS-ATM by November 15th, 2012, since the current processing methods shall not be assured after the mentioned date.

2.6 Finally, this Circular presents in detail all the changes to the standards about the content in the Flight Plan Form and its associated messages, approved in Amendment 1 Doc. 4444 (PANS-ATM 15th Issue), as well as the expected transition guidelines and procedures for its implementation by ANAC from Argentina.

2.7 The acceptance of the **CURRENT** content of the Flight Plan Form and its associated messages is assured by the ATS until November 14th, 2012.

3. CONTENTS OF AMENDMENT 1 TO DOC. 4444 15TH ISSUE

3.1 The new flight plan form focuses on air navigation functions and technologies such as GNSS, the RNAV, the PBN, data links, the ADS-B and the ADS-C, being these changes reflected in the modifications presented for the content of boxes 10 and 18 of the flight plan form.

3.2 Basically, Amendment 1 to PANS-ATM contains the following changes:

3.2.1. Flight Plan

- a) Flight Plan Form: the exploiters and the air traffic service units should observe any restriction pointed out in the Aeronautical Information Publication (AIP);
- b) Flight Plan Presentation: changes in the flight plan presentation terms;
- c) Box 7: Aircraft Identification: using alphanumeric characters;
- d) Box 8: Flight Rules: specifications of one or more flight rules changes points;
- e) Box 10: Equipment: changes in equipment and capabilities designation;
- f) Box 13: Departure aerodrome and time;
- g) Box 15: Route;
- h) Box 16: Destination aerodrome and estimated total lasting, Destination alternate aerodrome;
- i) Box 18: Other data

3.2.2. Air Traffic Services Messages

- a) Messages Composition CHG, CNL, DLA, DEP, RQP y RQS

4. PROCEDIMIENTOS RELATIVOS AL PLAN DE VUELO Y MENSAJES CONEXOS

Nota: A fin de facilitar la identificación del nuevo contenido y procedimientos, los textos insertados y/o modificados por la 1ra Enmienda a los PANS-ATM son presentados sombreados en los ítems siguientes.

4.1 Contenido de la enmienda I al PANS-ATM, Doc. 4444 - 15ª Edición

CAPÍTULO 4 DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

4.4 PLAN DE VUELO

4.4.1 Formulario de plan de vuelo

4.4.1.3 Los explotadores y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deberían observar:

- b) toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

Nota 1. — La no observancia de las disposiciones del Apéndice 2 o de cualquier restricción determinada en las AIP pertinentes, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

4.4.2 Presentación del plan de vuelo

4.4.2.1 ANTES DE LA SALIDA

4.4.2.1.1 Los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas de anticipación respecto de la hora prevista de fuera calzos de un vuelo.

CAPÍTULO 11. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

...

11.4 TIPOS DE MENSAJES Y SU APLICACIÓN

...

11.4.2 Mensajes de movimiento y de control

...

11.4.2.2.2 MENSAJES DE MOVIMIENTO MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)

Nota — En el Apéndice 2 figuran instrucciones sobre la transmisión de mensajes FPL.

11.4.2.2.2.5 Los mensajes FPL deberían transmitirse inmediatamente después de la presentación del plan de vuelo. Si un plan de vuelo se presenta con más de 24 horas de anticipación con respecto a la hora prevista de fuera calzos del vuelo al cual se refiere, la fecha de salida del vuelo se insertará en la casilla 18 del plan de vuelo.

...

11.4.2.2.4 MENSAJES DE MODIFICACIÓN (CHG)

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

...

APÉNDICE 2. PLAN DE VUELO

4. FLIGHT PLAN RELATED PROCEDURES AND ASSOCIATED MESSAGES

Note: in order to make the new contents and procedures easy to identify, the text added or changed by Amendment 1 of PANS- ATM are highlighted in grey in the items that follow.

4.1 Contents of Amendment 1 to the PANS-ATM, Doc. 4444 15th Issue

CHAPTER 4 -AIR TRAFFIC SERVICES GENERAL PROVISIONS

4.4 FLIGHT PLAN

4.4.1 Flight Plan Form

4.4.1.3 Exploiters and air traffic service units shall observe:

b). Any restriction established in the Aeronautical Information Publication (AIP).

Note 1.- Failure to observe provisions from Appendix 2 or restrictions established in the AIP may result in the rejection, wrong processing or lost of data.

4.4.2 Flight Plan Presentation

4.4.2.1 BEFORE DEPARTURE

4.4.2.1.1 Flight plans shall not be filed earlier than 120 hours prior to the estimated off-block time of the flight.

CHAPTER 11. AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

...

11.4 TYPE OF MESSAGES AND ITS APPLICATION

...

11.4.2 Movement and control messages

...

11.4.2.2 MOVEMENT MESSAGES

11.4.2.2.2 PRESENTED FLIGHT PLAN MESSAGES

Note.- The instructions for FPL messages transmission are detailed in Appendix 2.

...

11.4.2.2.2.5 The FPL messages should be transmitted immediately after flight plan presentation. If a flight plan is presented with more than 24 hours in advance, regarding the estimated off-block time for the referred flight, the date of flight departure shall be entered in box 18 from the flight plan.

...

11.4.2.2.4 CHANGE MESSAGES (CHG)

Whenever there is a change in the flight plan basic data from the FPL or RPL previously transmitted, a CHG message shall be transmitted. The CGH message shall be submitted to all of the users of a flight plan basic data affected by the change. The appropriate data from the changed basic flight plan shall be provided to all affected agencies that have not previously received them.

2. Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo

2.2 Instrucciones para la inserción de los datos ATS

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

Complétense también la casilla 19 como se indica a continuación, cuando lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se considere necesario.

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

Nota 2. — Los sistemas de datos de los servicios de tránsito aéreo pueden imponer restricciones de comunicación o procesamiento en cuanto a la información de los planes de vuelo presentados. Las posibles restricciones pueden ser, por ejemplo, las limitaciones respecto al espacio de las casillas, el número de elementos de la casilla de ruta o el espacio total de las casillas del plan de vuelo. Las restricciones importantes se documentan en la publicación de información aeronáutica pertinente.

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

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

- a) el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NGA213, JTR25) cuando el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); o
- b) la marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (p. ej., EIAKO, 4XBCD, N2567GA) cuando:
 - 1) el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., BLIZZARD CGAJS);
 - 2) la aeronave no esté equipada con radio;

Nota 1. — Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7, Capítulo 2.

...

APPENDIX 2. FLIGHT PLAN

...

2. Instruction to fill a flight plan form

...

2.2 Instructions to enter ATS data

Fill in boxes 7 through 18 as follows.

Also fill in box 19 as follows, wherever requested by the ATS authority or considered necessary.

Note 1. — The numbers in the form boxes are not consecutives since they correspond to the numbers in the ATS messages field type.

Note 2. — Air traffic services data systems may impose communication or processing restrictions as regards the information in the presented flight plans. The possible restrictions may be, for example, the limitations concerning the box space, the number of elements in the route box or the complete space in the flight plan boxes. The significant restrictions are documented in the appropriate aeronautical publications.

BOX 7: AIRCRAFT IDENTIFICATION (NO MORE THAN 7 CHARACTERS)

ENTER one of the following aircraft identifications, without exceeding 7 alphanumeric characters without dashes or symbols:

- a) The ICAO designator for the aircraft exploiter's followed by the flight identification (e.g. KLM511, NGA213, JTR25) when the radiotelephony call sign used by the aircraft is the ICAO aircraft exploiter's telephony designator followed by the flight identification (e.g., KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; or
- b) The national registration mark or common and the aircraft registration mark (e.g., EIAKO, 4XBCD, N2567GA) when
- 1) The radiotelephony call sign used by the aircraft is built by only this identification (e.g., CGAJS), or when it is preceded by the ICAO aircraft exploiter's telephony designator (e.g., BLIZZARD CGAJS);
- 2) The aircraft is not equipped with a radio;

Note 1. — The standards related to aircraft State registration, common registrations and registration marks that should be used are detailed in the Annex 7, Chapter 2.

**CASILLA 8: REGLAS DE VUELO
Y TIPO DE VUELO
(UNO O DOS CARACTERES)**

Reglas de vuelo

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

- I** si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR
- V** si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR
- Y** si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo o
- Z** si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Especifíquese en la casilla 15 el punto o puntos en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

Tipo de Vuelo

INSÉRTESE una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera la autoridad ATS competente:

- S** si es de servicio aéreo regular
- N** si es de transporte aéreo no regular
- G** si es de aviación general
- M** si es militar
- X** si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas.

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

CASILLA 10: EQUIPO Y CAPACIDADES

Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- a) la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- b) equipo y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y
- c) la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

Equipo y capacidades de radiocomunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación

INSÉRTESE una letra, como sigue:
N si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona;
O, **S** si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y si este equipo funciona (*ver la Nota 1*),
Y/O

**BOX 8: FLIGHT RULES
AND TYPE OF FLIGHT
(ONE OR TWO CHARACTERS)**

Flight Rules

ENTER one of the following letters to indicate the flight rules type the pilot intends to comply:

- I** if it is expected a complete IFR flight
- V** if it is expected a complete VFR flight
- Y** if it is expected to commence an IFR flight followed by one or more subsequent changes in the flight rules or
- Z** if it is expected to commence a VFR flight followed by one or more subsequent changes in the flight rules

The point or points where it is expected to change the flight rules shall be specified in box 15.

Type of flight

ENTER one of the following letters to indicate the type of flight, whenever requested by the appropriate ATS authority:

- S** if it is regular air service
- N** if it is non-regular air transport
- G** if it is general aviation
- M** if it is military aviation
- X** other categories, different from the ones mentioned above.

The status of a flight after the STS indicator or whenever necessary to indicate the reasons for specific ATS management shall be entered in box 18, such a reason shall be indicated after the RMK indicator in box 18.

BOX 10: EQUIPMENT AND CAPABILITIES

The capabilities cover the following elements:

- a) the aircraft on board appropriate equipment in service;
- b) equipment and capabilities in accordance with flight crew ratings; and
- c) the authorization from the right authority, when it corresponds.

**Radiocommunication equipment and capabilities
and navigational and approach radio aids**

ENTER a letter as follows:

- N** if there is no approach aid COM/NAV equipment for the considered route, or if the equipment is not operating;
- OR,** **S** if there is approach aid COM/NAV standard equipment for the considered route, and if the equipment is operating (*see Note 1*).
- AND/OR**

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

A	Sistema de aterrizaje GBAS	J7 CPDLC FANS I/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV con SBAS)	K MLS
C	LORAN C	L ILS
D	DME	M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2 ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3 ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O VOR
F	ADF	P1–P9 Reservado para RCP
G	GNSS (ver Nota 2)	
H	HF RTF	R PBN aprobada (ver Nota 4)
I	Navegación inercial	T TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (ver Nota 3)	U UHF RTF
J2	CPDLC FANS I/A HF DL	V VHF RTF
J3	CPDLC FANS I/A VDL Modo A	W RVSM aprobada
J4	CPDLC FANS I/A VDL Modo 2	X MNPS aprobada
J5	CPDLC FANS I/A SATCOM Y	VHF con capacidad de (INMARSAT) separación de canales de 8,33kHz
J6	CPDLC FANS I/A SATCOM (MTSAT)	Z Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (ver Nota 5)

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Nota 1. Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.

Nota 2. Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.

Nota 3. Ver RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

Nota 4. Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual sobre navegación basada en la performance (Doc. 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.

Nota 5. Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT, según corresponda.

Nota 6. La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

Equipo y capacidades de vigilancia

INSÉRTESE la letra N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona;

O,

INSÉRTESE uno o más de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, instalado a bordo:

ENTER

one or more of the following letters to indicate the COM/NAV equipment and capabilities and the navigational and approach radio aids available and operating:

A	Landing System GBAS	J7	CPDLC FANS I/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV com SBAS)	K	MLS
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	P1--P9	Reserved for RCP
G	GNSS (<i>see Note 2</i>)	R	PBN approved (<i>see Note 4</i>)
H	HF RTF	T	TACAN
I	Inertial Navigation	U	UHF RTF
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (<i>ver Nota 3</i>)	V	VHF RTF
J2	CPDLC FANS I/A HFDL	W	RVSM approved
J3	CPDLC FANS I/A VDL Modo A	X	MNPS approved
J4	CPDLC FANS I/A VDL Modo 2		VHF with 8,33kHz channel (INMARSAT) separation capability
J5	CPDLC FANS I/A SATCOM Y	Z	Other on-board installed equipment or other capabilities (<i>see Note 5</i>)
J6	CPDLC FANS I/A SATCOM (MTSAT)		

The alphanumeric characters not mentioned before are reserved.

Note 1. — In case of using letter S, VHF, RTF, VOR, and ILS equipment will be considered standard, otherwise prescribed by the appropriate ATS authority.

Note 2. — In case of using letter G, the external GNSS augmentation types, if there is one, will be specified in Box 18, after the NAV indicator and they will be separated by a space.

Note 3. — See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) regarding data link services, authorizations and ATM/CNS.

Note 4. — In case of using letter R, the navigation based on performance levels that can be reached are specified in Box 18 after the PBN indicator. In the Manual on Navigation based on Performance (Doc. 9613) there is guidance literature about the navigation based on performance application for route segments or specific areas.

Note 5. — In case of using letter Z, any other on-board installed equipment or capabilities shall be specified in Box 18 preceded by COM/NAV/AND/OR/THAT, as it corresponds.

Note 6. — The information on navigation capability is provided to the ATC in order to receive authorization and guidance.

Surveillance Equipment and capabilities

ENTER

letter N if there is no on-board surveillance equipment for the road to be flown or if the equipment is not operating;

OR,

ENTER

one or more of the following descriptors, until a maximum of 20 characters, to indicate the type of the on-board surveillance equipment and/or capabilities operating:

SSR	en Modos A y C
N	Nil
A	Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos)
C	Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos) y Modo C

SSR en Modo S

E	Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B)
H	Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, y la capacidad de vigilancia mejorada
I	Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión
L	Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada
P	Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión pero sin capacidad de identificación de aeronave
S	Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión y la capacidad de identificación de aeronave
X	Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

Nota.— La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave via un transpondedor en modo S.

ADS-B

B1	ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” de 1090 MHz
B2	ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1090 MHz
U1	Capacidad ADS-B “out” usando UAT
U2	Capacidad ADS-B “out” e “in” usando UAT
V1	Capacidad ADS-B “out” usando VDL en Modo 4
V2	Capacidad ADS-B “out” e “in” usando VDL en Modo 4

ADS-C

D1	ADS-C con capacidades FANS I/A
G1	ADS-C con capacidades ATN

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

Nota. — En la casilla 18, después del indicador SUR/, deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.

SSR	<i>in Modes A y C</i>
N	Nil
A	Transponder — Mode A (4 digits — 4 096 codes)
C	Transponder — Mode A (4 digits — 4 096 codes) and Mode C

SSR in Mode S

E	Transponder — Mode S, including aircraft identification, the pressure altitude, and augmented displayed signals capability (ADS-B)
H	Transponder — Mode S, including aircraft identification, the pressure altitude, and enhanced surveillance capability.
I	Transponder — Mode S, including aircraft identification, but without pressure altitude capability
L	Transponder — Mode S, including aircraft identification, the pressure altitude, and augmented displayed signals capability (ADS-B), and the enhanced surveillance capability.
P	Transponder — Mode S, including the pressure altitude transmission but without the aircraft identification capability.
S	Transponder — Mode S, including the pressure altitude transmission and aircraft identification capability.
X	Transponder — Mode S, without aircraft identification neither pressure altitude capabilities.

Note.— the enhanced surveillance capability is the capability to transmit, in descending links, data derived from an aircraft via a transponder in Mode S.

ADS-B

B1	ADS-B with special capability ADS-B “out” of 1090 MHz
B2	ADS-B with special capability ADS-B “out” and “in” de 1090 MHz
U1	Capability ADS-B “out” using UAT
U2	Capability ADS-B “out” and “in” using UAT
V1	Capability ADS-B “out” using VDL in Mode 4
V2	Capability ADS-B “out” and “in” using VDL in Mode 4

ADS-C

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

The alphanumeric characters that are not mentioned above are reserved.

For example: ADE3RV/HB2U2V2G1

Note. — In Box 18, after the SUR/ indicator the additional surveillance applications should be enlisted.

**CASILLA 13: AERÓDROMO
DE SALIDA Y HORA (8 CARACTERES)**

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

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

LUEGO, SIN NINGÚN ESPACIO,

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

O, para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo

CASILLA 15: RUTA

a) Velocidad de crucero (máximo 5 caracteres)

b) Nivel de crucero (máximo 5 caracteres)

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

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas

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

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

LUEGO

INSÉRTESE cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS y/o de reglas de vuelo.

Nota. Cuando se planea la transición entre una ruta ATS inferior y una ruta ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no será necesario insertar el punto de transición.

SEGUIDO, EN CADA CASO

del designador del próximo tramo de rutas ATS, incluso si es el mismo que el precedente,

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

BOX 13: DEPARTURE AERODROMES AND TIME (8 CHARACTERS)

ENTER *the ICAO four letters location indicator from the departure aerodrome, as it is specified in ICAO Doc. 7910 Location Indicators.*

OR, *if there is no location indicator assigned.*

ENTER *ZZZZ*, and *indicate* in box 18 the name and place of the aerodrome preceded by DEP/

THEN, WITHOUT SEPARATION,

ENTER

For a flight plan presented before departing, the estimated out of blocks time (EOBT),

OR, *for a flight plan received from an aircraft in flight, the estimated time or the present time over the first reporting point along the route from the flight plan*

BOX15: ROUTE

a) Cruise speed (no more than 5 characters)

b) Cruise level (no more than 5 characters)

c) Route (including speed, level or flight rules changes.)

Flights along ATS assigned routes

ENTER, *if the departure aerodrome is located on the ATS route or connected to it, the designator from the first ATS route,*

Or, *if the departure aerodrome is not located on the ATS route neither connected to it., enter the letters DCT followed by the intercepting point on the first ATS route, followed by the ATS route designator.*

THEN

ENTER every point where it is expected to initiate a speed and/ or level change, or where it is expected to change the ATS route or the flight rules,

Note. --- When planning a transition between a lower ATS route and an upper ATS route, and when the direction of them were the same, it will not be necessary to enter the transition point.

FOLLOWED IN EACH CASE BY

Designator for the next ARS route segment, although it were the same as the preceding one,

OR, *DCT. if the flight until the next point is going to be operated out of the assigned route, unless both points are defined by geographical coordinates.*

Vuelos fuera de las rutas ATS designadas

INSÉRTESE los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 km (200 NM), incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo.

O, cuando lo requieran las autoridades ATS competentes.

DEFÍNASE la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70°N y los 70°S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con longitud. Para los vuelos fuera de dichas latimeridianos espaciados a intervalos de 10° de latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo.

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

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

ÚSESE la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 5), que **SOLAMENTE** siguen, y **SEPÁRESE** cada elemento con un espacio.

(1) Ruta ATS (2 a 7 caracteres)

(2) Punto importante (2 a 11 caracteres)

— *Grados solamente* (7 caracteres):

— *Grados y minutos* (11 caracteres):

— *Marcación y distancia con respecto a un punto significativo:*

La identificación de un punto significativo seguida de la marcación desde la ayuda al punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran latitud en las que la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos.

Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia del VOR "DUB" de 40 NM, debería indicarse así: DUB180040.

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

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

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

Flights out of assigned ATS routes

ENTER normally, those points separated by no more than 30 minutes flight time or by 370 km (200 NM), including every point where it is expected to change speed or level, or to change course or flight rules.

OR, whenever required by the appropriate ATS authorities.

DEFINE the relevant flight courses follow the east-west direction between the 70°N and the 70°S, by reference to the significant points formed by the intersection of the whole degree latitude parallels, or meridians with longitude. For those flights out of the said latimeridians separated by 10° latitude intervals the courses shall be defined by significant points formed by the intersection of the latitude parallels with meridians usually separated by a longitude of 20°. Whenever possible, the distance between the two significant points should not exceed one hour of flying time.

Other significant points will be established if they are necessary. For those flight significantly bounded north-south, the courses shall be defined by reference to the significant points formed by the meridians intersection in whole longitude degrees with specified parallels at 5° separation.

ENTER DCT between subsequent points, unless both points are defined by geographical coordinates or bearings and distance.

USE the conventional display of data that appear in 1) through 5), that only *FOLLOWS* and *SEPARATE* each element with a space.

(1) Route ATS (2 a 7 characters)

(2) Significant point (2 to 11 characters)

--- Only degrees (7 characters):

--- Degrees and minutes (11 characters):

--- Bearings and distance related to a significant point:

The identification of a significant point followed by a bearings from the point with 3 digits, given the magnetic degrees, followed by the distance from the point with 3 digits and expressed in nautical miles.

In large latitude areas in which the appropriate authority determines that it is not practical to make reference to magnetic degrees, true degrees may be used..

Complete with the right number of digits, whenever necessary by entering zero , for example:, a point at 180° magnetic and a distance from the VOR "DUB" of 40 NM, it should be indicated like this: DUB180040.

(3) Speed or level change (no more than 21 characters)

The point where it is expected to initiate the speed (5% TAS o 0.01 Mach or more) or level change, expressed exactly as in 2) above, followed by a slash and the cruise speed as well as the cruise level , expressed exactly as in a) and b) above, without separation between them, still when only one element is changed.

Examples: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

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

(5) Ascenso en crucero (máximo de 28 caracteres)

**CASILLA 16: AERÓDROMO DE DESTINO
Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA
AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO**

Aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres)

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE ZZZZ e *INDÍQUESE* en la casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/.

DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO

INSÉRTESE la duración total prevista.

Nota. — En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo hasta el punto de terminación del plan de vuelo.

Aeródromos de alternativa de destino

INSÉRTESE los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910), separados por un espacio,

O, si no se ha asignado un indicador de lugar los aeródromos de alternativa de destino,

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

CASILLA 18: OTROS DATOS

Nota. — El uso de indicadores que no se incluyen en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

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

INSÉRTESE 0 (cero) si no hay otros datos,

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

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. ej., misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

ALTRV: para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;

(4) Flight Rules Change (no more than 3 characters)

(5) Climb cruise (no more than 28 characters)

**BOX 16: DESTINATION AERODROME
AND ESTIMATED TOTAL LASTING
DESTINATION ALTERNATE AERODROMES**

Destination aerodrome and estimated total lasting (8 characters)

ENTER the four characters ICAO destination aerodrome location indicator, as specified in "Location Indicators" (Doc. 7910),

Or, if there is no location indicator assigned,

ENTER ZZZZ and INDICATE in box 18 the aerodrome name and location, preceded by DEST/.

THEN, WITHOUT SEPARATION

ENTER the estimated total lasting

Note. — In case of a flight plan received from an aircraft in flight, the estimated total lasting is considered from the first point on the route of that flight plan until the termination point on the flight plan

Destination alternate aerodromes

ENTER the four ICAO characters location indicators from no more than two destination alternate aerodromes, as it is specified in ICAO DOC 7910 Location Indicators separated by a space,

OR, if there is no location indicator assigned, the destination alternate aerodromes,

ENTER ZZZZ and INDICATE in box 18 the destination alternate aerodromes name and location, preceded by ALTN/.

BOX 18: OTHER DATA

Note. — The use of indicators which are not included in this box may cause data rejection, wrong processing or loss.

The dashes or slashes should only be used as indicated below.

ENTER 0 (zero) if there is no other data,

OR, any other information necessary, in the order indicated below by the appropriate indicator, selected from the ones defined herebelow followed by a slash and the information to be set:

STS/ Special Treatment System by the ATS, for example Search and Rescue Missions, shall be carried in the following way:

ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;

ATFMX: para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;

FFR: extinción de incendios;

FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;

HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;

HEAD: un vuelo con estatus "Jefe de Estado";

HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;

HUM: para un vuelo que se realiza en misión humanitaria;

MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares;

MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida;

NONRVSM: para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;

SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y

STATE: para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.

Otros motivos del manejo especial por parte del ATS se denotarán bajo el designador RMK/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

ESPECIFICACIONES RNAV

A1 RNAV 10 (RNP 10)

B1 RNAV 5, todos los sensores permitidos

B2 RNAV 5 GNSS

B3 RNAV 5 DME/DME

B4 RNAV 5 VOR/DME

B5 RNAV 5 INS o IRS

B6 RNAV 5 LORANC

C1 RNAV 2, todos los sensores permitidos

C2 RNAV 2 GNSS

C3 RNAV 2 DME/DME

C4 RNAV 2 DME/DME/IRU

D1 RNAV 1, todos los sensores permitidos

D2 RNAV 1 GNSS

D3 RNAV 1 DME/DME

D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

ESPECIFICACIONES RNP

L1 RNP 4

01 RNP 1 básica, todos los sensores permitidos

02 RNP 1 GNSS básica

03 RNP 1 DME/DME básica

04 RNP 1 DME/DME/IRU básica

S1 RNP APCH

S2 RNP APCH con BARO-VNAV

T1 RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)

T2 RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/, según lo requiera la autoridad ATS competente. Indíquese la aumentación GNSS bajo este indicador, dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación, p. ej., NAV/GBAS SBAS.

COM/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la Casilla 10a.

ATFMX: for a flight approved by the appropriate ATS authority to be exempted from ATFM measures;

FFR: fire fighters;

FLTCK: verification flight for calibrating nav aids;

HAZMAT: for a flight transporting hazardous materials;

HEAD: for a flight with "Chief of State" status;

HOSP: for a medical flight declared by health authorities;

HUM: for a flight conducting humanitarian missions;

MARSA: flights for which a military agency assumes responsibility for separation of military aircraft;

MEDEVAC: for an evacuation due to a critical medical emergency;

NONRVSM: for a flight without RVSM capacity attempting to operate in a RVSM airspace;

SAR: for a flight operating a Search and Rescue mission; and

STATE: for a flight operating military, customs or police services.

Other reasons for special treatment from the ATS shall be written down in the RMK/ designator.

PBN/ Indication of RNAV or RNP capacity. It shall include the necessary amount of descriptors that appear herebelow, applicable to the flight, using no more than eight inputs, that is to say a total of no more than 16 characters.

RNAV SPECIFICATIONS

A1 RNAV 10 (RNP 10)

B1 RNAV 5, all allowed sensors.

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, all allowed sensors.

C2 RNAV 2 GNSS

C3 RNAV 2 DME/DME

C4 RNAV 2 DME/DME/IRU

D1 RNAV 1, all allowed sensors.

D2 RNAV 1 GNSS

D3 RNAV 1 DME/DME

D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP SPECIFICATIONS

L1 RNP 4

01 Basic RNP 1, all allowed sensors.

02 Basic RNP 1 GNSS

03 Basic RNP 1 DME/DME

04 Basic RNP 1 DME/DME/IRU

S1 RNP APCH

S2 RNP APCH with BARO-VNAV

T1 RNP AR APCH with RF (special authorization is required)

T2 RNP AR APCH without RF (special authorization is required)

Alphanumeric character combinations that do not appear above are reserved.

NAV/ Significant data concerning the navigational equipment, different from the one specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate the augmentation GNSS under this indicator, leaving a space between two or more augmentation methods, for example NAV/GBAS SBAS.

COM/ Those communications, applications or capacities not specified in box 10a shall be indicated.

- DAT/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la Casilla 10a.
- SUR/ Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la Casilla 10b.
- DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar como se indica a continuación:
 con 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra "N" (Norte) o "S" (Sur) seguida de 5 cifras, que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W (11 caracteres).
- O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como sigue:
 la identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en la forma de 3 cifras que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran altitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, debería indicarse así: DUB180040.
- O, El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.
- DEST/ Nombre y lugar del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- DOF/ La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD), donde AA es el año, MM el mes y DD el día).
- REG/ La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.
- EET/ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente.
 Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830
 EET/EINN0204
- SEL/ Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.
- TYP/ Tipos de aeronaves, precedidos, de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9.
 Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.
- DLE/ Demora o espera en ruta: insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm).
 Ejemplo: DLE/MDG0030

DAT/ Those data applications or capacities not specified in box 10a shall be indicated.

SUR/ Those surveillance applications or capacities not specified in box 10b shall be indicated.

DEP/ Departure aerodrome name and location, ZZZZ is entered in box 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, when AFIL is entered in box 13. For those aerodromes that appear in the appropriate aeronautical information publication, the location shall be indicated as follows:

With four digits that indicate the latitude in degrees and in tenth and units of minutes, followed by the letter "N" (North) or "S" (South) followed by 5 digits, that indicate longitude in degrees and tenth and units of minutes, followed by the letter "E" (East) or "W" (West). Shall complete the right number of digits whenever necessary by entering zeros, for example: 4620N07805W (11 characters).

Or, with the bearing and distance related to the nearest significant point, as follows:

The identification of the significant point followed by the bearing related to the point using 3 digits providing the magnetic degrees followed by the distance to the point using 3 digits expressing nautical miles. In areas of high altitude where the authority determines that it is not practical to make reference to magnetic degrees, true degrees may be use..

Shall complete the right number of digits, entering zeros whenever necessary, for example: a point at 180° magnetic and a distance to the VOR "DUB" of 40 nautical miles, should be indicated like this DUB180040.

Or, *The first point on the route* (name or LAT/LONG) or the radiobeacon, if the aircraft has not departed from an aerodrome.

DEST/ Name and location of the destination aerodrome, if ZZZZ is entered in box 16. For those aerodromes that do not appear in the aeronautical information publication, shall indicate the location in LAT/LONG or the bearing and distance related to the nearest significant point, as it was described above in DEP/.

DOF/ The departure date of the flight in a 6 digits format (AAMMDD), where AA is the year, MM the month and DD the day).

REG/ The aircraft State registration mark or the common registration mark, it is different from the aircraft identification that appears in box 7.

EET/ Significant point designators or FIR boundaries and the expected total lasting from the take off until those points or FIR boundaries, when established by air navigation regional agreements or by the appropriate ATS authority.

For example: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL code, for aircraft equipped with this mode.

TYP/ Aircraft types, preceded by, if it necessary, without space by the number of aircraft and separated by a space, when entering ZZZZ in box 9.

For example: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Aircraft address (expressed as a six hex alphanumeric characters code) when required by the appropriate ATS authority. For example: "F00001" is the lowest address contained in the specific block administrated by ICAO.

DLE/ En route delay or holding: enter the significant en route points where it is expected the delay will take place followed by the delay lasting using for digits for the time in hours and minutes (hhmm).

For example: DLE/MDG0030

- OPR/ Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.
- ORGN/ La dirección AFTN de 8 letras del originador y otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad ATS competente.

Nota. — En algunas áreas, los centros de recepción del plan de vuelo pueden insertar automáticamente el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador.

- PER/ Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168), Volumen I — *Procedimientos de vuelo*, si así lo estipula la autoridad ATS competente.
- ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- RALT/ Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- TALT/ Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- RIF/ Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una nueva autorización en vuelo.
Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RMK/ Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

CASILLA 19: INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

4. Instrucciones para la transmisión
de los mensajes de plan de vuelo
Suplementario (SPL)

7. Instrucciones para completar el formulario
de lista de plan de vuelo repetitivo (RPL)

7.4 Instrucciones para la inserción de los datos RPL

CASILLA G: DATOS SUPLEMENTARIOS EN AT

- OPR/ ICAO designator or exploiter's name, if they are different from the identification that appears in box 7
- ORGN/ The originator 8 letters AFTN address and other appropriate contacting details when the flight plan originator cannot be easily identified as indicated by the ATS authority.
- Note. — In some areas, the flight plan reception center operators may enter automatically the ORGN/ identifier and the originator AFTN address.*
- PER/ Aircraft performance data, indicated by only one letter, as specified in *Procedures for the air navigation services — Aircraft Operations* (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I — Flight Procedures, if required by the appropriate ATS authority.
- ALTN/ Destination Alternate Aerodromes Name, if ZZZZ is entered in Box 16. For those aerodromes that do not appear in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or the bearing and distance related to the nearest significant point as detailed above in DEP/.
- RALT/ Four letters ICAO indicator for en-route alternate aerodromes, as specified in Location Indicators (Doc. 7910), or the name of the en-route alternate aerodromes, if there is no indicator assigned. For those aerodromes that do not appear in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or the bearing and distance related to the nearest significant point as detailed above in DEP/.
- TALT/ Four letters ICAO indicator for takeoff alternate aerodromes, as specified in Location Indicators (Doc. 7910), or the name of the takeoff alternate aerodromes, if there is no indicator assigned. For those aerodromes that do not appear in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or the bearing and distance related to the nearest significant point as detailed above in DEP/.
- RIF/ The route details guiding to the new destination aerodrome, followed by the four letters ICAO location indicator corresponding to the mentioned aerodrome. The revised route is subject to a new in-flight authorization.
Examples: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RMK/ Any other remarks in plain text, whenever required by the appropriate authority or whenever necessary.

BOX 19: SUPPLEMENTARY INFORMATION

4. Instructions for the Supplementary Flight Plan Messages Transmission (SPL)

7. Instructions to fill the Repetitive Flight Plan List Form (RPL)

7.4 Instructions for entering RPL data

BOX G: SUPPLEMENTARY DATA IN AT

APPENDIX 3. MESSAGES FROM THE AIR TRAFFIC SERVICES

1. Content and format of the messages and data conventional display

5 IMPLEMENTATION GUIDELINES FOR THE AMENDMENT 1 TO DOC.4444 IN ARGENTINA

Note 1: The purpose of the guidelines is to support the coordinated regional efforts, during a determined period, leading to reach the transition until its applicability date on November 15th, 2012.

5.1.1 For the purposes of this item, the term “CURRENT” is defined as the flight plan format and ATS messages used today and defined in the current version of the PANS-ATM.

5.1.2 The term “NEW” is defined as the flight plan format and ATS messages specified in the Amendment 1 to the PANS-ATM that shall be used as far as November 15th, 2012;

5.1.3. The ATM system shall support simultaneously the information CURRENT and NEW during a certain period with the purpose of analyzing those particular performance cases;

5.1.4. The Amendment 1 does not change the flight plan presentation by different means (individual flight plan presentation to every ANSP, flight plan presentation at a certain place and to be delivered by the ATM system), but the transition to its implementation could establish some requirements during that transition period;

5.1.5. PERIOD FROM JANUARY 1st TO MARCH 31st 2012

5.1.5.1 During this periods the internal checks and adjustment shall be done in the ATS in order to process the NEW flight plan content and its related messages

5.1.6 PERIOD FROM APRIL 1st TO JUNE 30th 2012

5.1.6.1 During this periods the external checks and adjustment, involving the interphases with others ATS/ARO/AIS providers, the operability checks and their application among the NEW and CURRENT content shall be done

5.1.7 PERIOD FROM JULY 1st TO NOVEMBER 15th 2012

5.1.7.1 In this period the Amendment 1 to Doc. 4444 (PANS-ATM 15th Issue) shall be adopted in advance, therefore the ARGENTINE air space user could present their flight plans and associated ATS messages using the expected CURRENT or NEW content. In this way the ATS providers/the national operation offices shall be capable of receiving the CURRENT and NEW flight plan content as well as its associated messages, considering the other guidelines detailed here as follows:

Note: The capacity of receiving and managing in a suitable way the information from the NEW content, also cover the RPL lists. In which the codes mentioned in the Amendment 1 to the Doc. 4444 could be entered, as far as July 1st, 2012.

APÉNDICE 3. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1. Contenido y formato de los mensajes y representación convencional de los datos

5. DIRECTRICES DE IMPLANTACIÓN PARA LA ENMIENDA 1 AL DOC.4444 EN ARGENTINA

Nota 1: El propósito de las directrices expuestas es el de dar soporte a un esfuerzo regional coordinado, durante un período determinado, de modo que sea alcanzada la transición hasta la fecha de aplicabilidad del 15 de noviembre del 2012.

5.1.1 Para efecto de este ítem, la expresión “ACTUAL” se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS que se utilizan hoy y definidos en la versión vigente de los PANS-ATM.

5.1.2 La expresión “NUEVO” se define, como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS especificados en la Enmienda 1 de los PANS-ATM que se utilizarán a partir del 15 de noviembre del 2012;

5.1.3. El sistema ATM deberá apoyar simultáneamente la información ACTUAL y NUEVA durante un cierto tiempo, con el objetivo de tener tiempo para el tratamiento de los casos particulares de performance:

5.1.4. La presentación de planes de vuelo por distintos medios (presentar individualmente los planes de vuelos a cada ANSP, presentar los planes de vuelo en un lugar y el sistema ATM luego los distribuye) no es cambiada por la Enmienda 1, pero la transición a la implantación de la Enmienda 1 podría imponer algunos requisitos durante el período de transición;

5.1.5. PERÍODO DEL 1RO DE ENERO AL 31 DE MARZO DEL 2012

5.1.5.1 En este período se deberán realizar los chequeos y ajustes internos en los ATS para el procesamiento del NUEVO contenido del plan de vuelo y de sus mensajes conexos.

5.1.6 PERÍODO DEL 1RO DE ABRIL AL 30 DE JUNIO DEL 2012

5.1.6.1 En éste período se deberán de realizar los chequeos y ajustes externos, involucrando las interfaces con otros proveedores de ATS/ARO/AIS, los chequeos de funcionalidad y aplicación de la conversión entre los contenidos del NUEVO al ACTUAL.

5.1.7 PERÍODO DEL 1RO DE JULIO AL 15 DE NOVIEMBRE DEL 2012

5.1.7.1 En éste período será adoptada, de forma anticipada, la Enmienda 1 del Doc. 4444 (PANS-ATM 15ta Edición), siendo que los usuarios del espacio aéreo ARGENTINO podrán presentar sus planes de vuelo y sus mensajes ATS asociados utilizando el ACTUAL o el NUEVO contenido previsto. De esta manera los proveedores ATS/ Oficina Operaciones nacionales deberán tener la capacidad de aceptar el ACTUAL y el NUEVO contenido de plan de vuelo y sus mensajes asociados, observando las demás directrices dispuestas en los ítems a seguir.

Nota: La capacidad de aceptar y tratar adecuadamente la información del NUEVO contenido, engloba también las listas de RPL, en las cuales podrán ser insertados los códigos mencionados en la 1er Enmienda del Doc 4444, a partir del 1ro de julio de 2012.

6. DIRECTRICES

6.1 A continuación se presenta un resumen del contenido de las directrices de la OACI:

- Directriz 1.** Recomienda que los 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 del 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.
- Directriz 2.** Se alienta a los Grupos Regionales de planificación e implementación 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 ANSP hayan efectuado la transición, e incluso en ese caso, la utilización de la NUEVA información podría verse limitada en su aplicación si los vuelos se realizan en parte en regiones donde los ANSP no han efectuado aún la transición.
- Directriz 3.** Se aclara que 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.
- Directriz 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. Existe preocupación 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 esté en condiciones de transmitir coordinación esencial a los ANSP que utilizan la información ACTUAL.
- Directriz 5.** Se informa que la OACI mantendrá un sitio “web” llamado “Sistema de Seguimiento de la Implantación del Plan de Vuelo” FITS (Flight Plan Implementación Tracking System), 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.
<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>.
- Directriz 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.

7. DISPOSICIONES FINALES

7.1 Las publicaciones nacionales pertinentes están siendo revisadas y ajustadas de modo de contemplar, lo correspondiente a la Enmienda 1 al Doc. 4444 (PANS-ATM 15ª Edición). Entretanto, la preparación de los sistemas automatizados y el entrenamiento del personal involucrado deberán ser desarrollados en base a lo dispuesto en esta Circular.

6. GUIDELINES

6.1 Herebelow it is presented the summary of the contents of the ICAO guidelines:

- Guideline 1.** It is recommended that the ANSP meet the conditions to operate with both pieces of information from the flight plan: CURRENT and NEW, during the transition period. It is **not required that the ANSP accept and process the CURRENT data after November 15th, 2012.** Guideline number 1 applies for those ANSP and/or air space users that do not implement flight planning changes until the end of the transition period.
- Guideline 2.** The planning and implementation regional groups are encouraged to plan and publish the changes in advance to the applicability date. It is considered that the transition plans should take into account that it is possible that the air space users were not able to use the new opportunities offered by the NEW information until the ANSP had finished the transition, and –moreover– in this case, the use of the new information could be limited in its application if the flights are operated partially in regions where the ANSP had not still made the transition.
- Guideline 3.** It is clarified that the air space user shall decide whether to present the NEW or the CURRENT information to the ANSP, during the transition period, and after the ANSP had notified the possibility to accept the NEW information.
- Guideline 4.** In case that not all of the ANSP had conducted the transition to the new information, the air space user shall be sure that the CURRENT information is presented to the ANSP who had not still conducted the transition. There is concern that those ANSP using the CURRENT information could misunderstand and refuse the information presented by the air space user with more than 24 hours prior to the flight. As well as in the case of those ANSP using the NEW information and not in conditions to make the essential coordination with the ANSP using the CURRENT information.
- Guideline 5.** It is informed that ICAO will keep a website called FLIGHT PLAN IMPLEMENTATION TRACKING SYSTEM (FITS), with the list of those ANSP capable of accepting the CURRENT or NEW information. Each ANSP shall communicate to the corresponding ICAO regional office its capacity of accepting the NEW information as soon as possible.
- <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>
- Guideline 6.** To supplement Guideline number 4, it is observed that those ANSP accepting the NEW information could become the flight information to the CURRENT information for coordination purposes with the adjacent ANSP which had not still conducted the transition.

7. FINAL PROVISIONS

7.1 The corresponding national publications are under revision and adjustments in order to consider what concerns the Amendment 1 to Doc. 4444 (PANS-ATM 15th Issue). Meanwhile, the automatization and the staff training shall be developed based on this present Circular.