



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Sexta Reunión del Subgrupo de Gestión del Tránsito Aéreo / Comunicaciones,

Navegación y Vigilancia (ATM/CNS/SG/6) - Comité ATM

Boca Chica, República Dominicana, 30 de junio - 4 de julio de 2008

ATM/COMM/6 - NE/12

09/06/08

Cuestión 4

del Orden del Día: Cuestiones relativas a la organización del Comité ATM

4.2 Revisión del futuro plan de trabajo del Comité ATM

COMUNICACIÓN A LOS ESTADOS DE LA OACI: ENMIENDAS AL PLAN DE VUELO DE LA OACI

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta una Comunicación a los Estados que contiene una propuesta de una enmienda global de las disposiciones del plan de vuelo del PANS-ATM. La fecha prevista de implementación es el 15 de noviembre de 2012.

Esta nota se relaciona con:

Objetivos Estratégicos de la OACI:

A: Seguridad Operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

D: Eficiencia – Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación

Indicadores Globales de Performance:

GPI-5 Navegación basada en performance

GPI/9: Conciencia situacional

GPI/17: Implantación de aplicaciones de enlace de datos

1. Introducción

1.1 En 2003, la Comisión de Aeronavegación (ANC) autorizó el establecimiento del Grupo de Trabajo sobre Planes de vuelo (FPLSG) para elaborar una nueva propuesta de enmienda a las disposiciones sobre el plan de vuelo de la OACI contenidas en los *Procedimiento para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444).

1.2 La ANC, en las cuarta y quinta reuniones de su Sesión 175a el 1 y 3 de mayo de 2007, consideró una propuesta para enmendar las disposiciones sobre planes de vuelo. El 25 de mayo de 2007 el Secretario General envió a los Estados Contratantes y las Organizaciones Internacionales apropiadas la Comunicación a los Estados AN 1312.5-07/35, que se incluye en el **Apéndice** a esta Nota de estudio, con las enmiendas propuestas.

1.3 Durante la primera y segunda reuniones de la 177a sesión de la ANC celebrada en enero de 2008, la Comisión aprobó la enmienda al PANS-ATM (Doc 4444) relacionada con el Plan de vuelo incluida en el Apéndice A a esta nota de estudio, con fecha prevista de implantación del 15 de noviembre de 2012.

2. Discusión

2.1 La enmienda proporciona nueva información del modelo del formato del plan de vuelo de la OACI y prácticas operacionales relacionadas para cumplir con las futuras necesidades de aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos que evolucionan de los sistemas de gestión de tránsito aéreo (ATM), tomando además en consideración la compatibilidad con los sistemas existentes, factores humanos, instrucción, costo y aspectos de transición.

2.2 La propuesta de enmienda también trata sobre los desarrollos recientes en asuntos ATM, por ejemplo separación vertical mínima reducida (RVSM) y navegación basada en performance (PBN), manteniendo al mismo tiempo un alto grado de puntos en común con el formato de plan de vuelo existente.

2.3 Durante la revisión preliminar, la Comisión notó en particular que la enmienda adjunta sería un paso intermedio hacia un sistema futuro, completamente modernizado que satisfacerla los requisitos de gestión de información que son un prerrequisito a la realización del concepto mundial operacional ATM.

3. Acción por parte de la Reunión

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) adoptar las disposiciones de la Comunicación a los Estados adjunta sobre enmiendas al Plan de vuelo de la OACI de manera gradual para mejorar el intercambio de la información de planes de vuelo entre usuarios y proveedores de servicios ATS de las Regiones CAR/SAM; y
- c) tomar otras acciones si lo considera necesario.



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) 954-6711

Ref.: AN 13/2.5-07/35

25 de mayo de 2007

Asunto: Propuesta de enmienda de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), relativa a disposiciones sobre planes de vuelo

Tramitación: Enviar comentarios de modo que lleguen a Montreal el 7 de agosto de 2007, a más tardar

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en las cuarta y quinta sesiones de su 175º período de sesiones, celebradas los días 1 y 3 de mayo de 2007, la Comisión de Aeronavegación consideró una propuesta de enmienda de las disposiciones sobre planes de vuelo que figuran en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), y autorizó que se transmitiera a los Estados contratantes y a las organizaciones internacionales pertinentes, a fin de recabar sus comentarios.
2. Las enmiendas propuestas, con las modificaciones realizadas tras el debate en la Comisión, figuran en el Adjunto A a esta comunicación.
3. El propósito de las enmiendas propuestas es que el plan de vuelo de la OACI satisfaga las necesidades futuras de aeronaves con características avanzadas y reúna los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la compatibilidad con sistemas existentes, los factores humanos, la capacitación, los costos y los aspectos relativos al proceso de transición.
4. Durante el examen preliminar de la propuesta, la Comisión tomó nota, en particular, de que dicha propuesta constituiría una medida provisional hacia un futuro sistema completamente modernizado que reuniría los requisitos de gestión de la información necesarios para materializar el concepto operacional de ATM mundial.

S07-2157

5. Se considera que la implantación de esta propuesta de enmienda requerirá una cantidad moderada de recursos. A fin de sentar una base sólida para que la Comisión realice una evaluación ulterior de las repercusiones al respecto, le agradecería me proporcione un cálculo aproximado de los recursos financieros y de otra índole que requerirían los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de aeronaves en su Estado para implantar la propuesta.


6. Al examinar la propuesta de enmienda, no se sienta obligado a formular comentarios de carácter editorial, ya que la Comisión de Aeronavegación tratará estos aspectos como parte de su examen final del proyecto de enmienda.

7. Me permito solicitarle que envíe los comentarios que desee formular sobre la propuesta de enmienda de modo que obren en mi poder a más tardar el 7 de agosto de 2007. La Comisión de Aeronavegación me pidió que le indicara expresamente que tal vez ni la Comisión ni el Consejo puedan considerar los comentarios que se reciban después de esa fecha. A ese respecto, le agradecería que me comunicara antes de la fecha indicada si prevé alguna demora en la recepción de su respuesta.

8. A título informativo, le comunico que, como se espera que la implantación de esta propuesta de enmienda de los PANS-ATM requerirá mucho tiempo de preparación, se prevé que se aplicará a partir del 18 de noviembre de 2010. Mucho le agradeceríamos cualquier comentario al respecto.

9. La ulterior labor de la Comisión de Aeronavegación y del Consejo se facilitaría en gran medida si nos comunicara usted específicamente si acepta o no la propuesta de enmienda. Cabe señalar que, en el examen de sus comentarios en la Comisión de Aeronavegación y en el Consejo, las respuestas se clasificarán normalmente como “acuerdo (con o sin comentarios)”, “desacuerdo (con o sin comentarios)” o “no se indica la postura”. Si en su respuesta se utilizan las expresiones “no hay objeción” o “sin comentarios”, se interpretarán como “acuerdo (sin comentarios)” y “no se indica la postura”, respectivamente. A fin de poder clasificar adecuadamente su respuesta, se ha incluido un formulario en el Adjunto B en el que podrá incluir sus comentarios, si los hubiere, acerca de las propuestas que figuran en el Adjunto A.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taieb Chérif
Secretario General

Adjuntos:

- A — Propuesta de enmienda de los PANS-ATM
- B — Formulario de respuesta

ADJUNTO A a la comunicación AN 13/2.5-07/35

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~

texto que ha de suprimirse

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de insertarse

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de sustituir al actual

PROPUESTA DE ENMIENDA DE LOS**PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA —
GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (PANS-ATM, DOC 4444)****CAPÍTULO 4. DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS
DE TRÁNSITO AÉREO**

...

4.4 PLAN DE VUELO**4.4.1 Formulario de plan de vuelo**

Nota.— Los procedimientos para la utilización de planes de vuelo repetitivos figuran en el Capítulo 16, Sección 16.4.

...

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

- a) las instrucciones para llenar los formularios de plan de vuelo y los de las listas de planes de vuelo repetitivos que figuran en el Apéndice 2; y
- b) cualquier 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.

Nota 2.— Las instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo dadas en el Apéndice 2 pueden imprimirse en el dorso de la tapa del bloque de formularios, o exhibirse en las salas donde se dan las instrucciones de última hora (exposiciones verbales).

...

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 144 horas de anticipación respecto de la hora prevista de fuera de calzos de un vuelo.

4.4.2.1.2 Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos, la presentación de plan de vuelo antes de la salida debería hacerse a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida. Si no hay tal oficina en el aeródromo de

salida, el plan de vuelo debería transmitirse a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida.

4.4.2.1.23 En el caso de que haya una demora de más de 30 minutos respecto a la hora prevista de fuera calzos, para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo debería enmendarse, o debería presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según proceda.

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 MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO Y MENSAJES DE ACTUALIZACIÓN CORRESPONDIENTES

...

11.4.2.2.2 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 Normalmente, los mensajes FPL se transmitirán inmediatamente después de la presentación del plan de vuelo. No obstante, si se hubiera presentado un plan de vuelo con más de 24 horas de anticipación con respecto a la hora prevista de fuera calzos del vuelo al cual se refiere, este plan de vuelo se mantendrá en suspenso hasta un máximo de 24 horas antes de que comience el vuelo para evitar la necesidad de insertar un grupo fecha en este plan de vuelo. Además, si se presentara con anticipación un plan de vuelo y se aplicaran las disposiciones de 11.4.2.2.2.2 b) o e) o 11.4.2.2.2.3, la transmisión del mensaje FPL podría aplazarse hasta una hora antes de la hora prevista de fuera calzos, siempre que esto permita que cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada reciba la información por lo menos 30 minutos antes de la hora en que se espera que la aeronave entre en su área de responsabilidad. Los mensajes FPL se transmitirán 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.

Nota.— Véase en 11.4.2.3.4 lo referente a la notificación de un cambio de datos de coordinación de los mensajes de plan de vuelo actualizado o de estimación transmitidos anteriormente.

...

APÉNDICE 2. PLAN DE VUELO

...

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.

Complétese 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 consecutivas, ya que corresponden a los números de las Secciones Tipo 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.

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

INSÉRTESE una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres:

- a) las marcas 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., ~~OO~~TEKCGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., ~~SABENA~~ ~~OO~~TEKBLIZZARD CGAJS);
 - 2) la aeronave no esté equipada con radio;
- O b) el designador 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, ~~HERBIEJESTER~~25).

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

Nota 2.— Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10, Volumen II, Capítulo 5. Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Doc 8585 — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

**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 ~~son~~ se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR
- V si ~~son~~ se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR
- Y si ~~son~~ el vuelo se realizará inicialmente con IFR ~~primero~~) e indíquese en la casilla 15, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo o
- Z si ~~son~~ el vuelo se realizará inicialmente con VFR ~~primero~~) el punto, o puntos, en los cuales se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo, 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 si se requiere un manejo específico de los ATS.

...

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 (*véase la Nota 1*),

Y/O

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 ~~que funciona~~ en funcionamiento:

A	(Sin asignar) Aumentación GNSS además del ABAS (<i>véase la Nota 6</i>)	M	Omega Capacidad CPDLC ATN (<i>véase la Nota 3</i>)
B	(Sin asignar)	O	VOR
C	LORAN C	P	(Sin asignar)
D	DME	Q	(Sin asignar)
E	(Sin asignar) DME-DME con IRU	R	Certificación de tipo de RNP Capacidad PBN (<i>véase la Nota 5</i>)
F	ADF		
G	(GNSS) ABAS sin aumento externa	T	TACAN
H	HF RTF	U	UHF RTF
I	Navegación inercial	V	VHF RTF
J	(Enlace de datos) Capacidad CPDLC FANS 1/A (<i>véase la Nota 3</i>)	W	Capacidad RVSM
K	(MLS)	X	Capacidad MNPS
L	ILS	Y	Quando lo prescriba el ATS
		Z	Demás equipo instalado a bordo (<i>véase la Nota 2</i>).

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

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

Nota 2.— Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido de por COM/ , e NAV/ y/o DAT, según corresponda.

Nota 3.— Si se usan las letras J o M, especifíquese ~~especifíquese~~ en la casilla 18 ~~el equipo instalado a bordo~~ las capacidades de enlace de datos, precedidas de por DAT/ , seguido de una o varias letras según corresponda.

Nota 4.— La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

Nota 5.— ~~La inclusión de la letra R indica que la aeronave satisface las condiciones del tipo de RNP prescrito para el tramo o tramos de ruta, la ruta o rutas o el área en cuestión.~~ 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 la performance de navegación requerida (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 6.— Si se utiliza la letra A, el tipo de aumentación GNSS externa se especifica en la casilla 18 después del indicador NAV/.

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 una o dos de las letras siguientes, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, instalados a bordo:

~~Equipo~~ 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

~~X Transpondedor — Modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión~~

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 altitud de presión
- P Transpondedor — Modo S, comprendida la ~~transmisión de~~ altitud de presión pero sin ~~transmisión~~ capacidad de identificación de aeronave
- ~~I Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión~~
- S Transpondedor — Modo S, comprendida la ~~transmisión de~~ altitud de presión y la ~~transmisión~~ capacidad de identificación de aeronave.
- X Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

ADS-B

- B ADS-B sólo con capacidad especializada ADS-B de 1090 MHz
- U Capacidad ADS-B usando UAT
- V Capacidad ADS-B usando VDL en Modo 4

ADS-C

- D ADS-C con capacidades FANS 1/A
- G ADS-C con capacidades ATN

Equipo ADS

- ~~D Función ADS.~~

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

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

**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 o lugar del aeródromo, precedido de DEP/ ,

O, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo,

INSÉRTESE AFIL, e **INDÍQUESE**, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/ .

LUEGO, SIN NINGÚN ESPACIO,

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

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

CASILLA 15: RUTA

INSÉRTESE la *primera velocidad de crucero* como en a) y el *primer nivel de crucero* como en b), sin espacio alguno entre ellos.

LUEGO, siguiendo la flecha, **INSÉRTESE** la descripción de la ruta, como en c).

a) Velocidad de crucero (máximo 5 caracteres)

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

Kilómetros por hora, mediante la letra K seguida de 4 cifras (p. ej., K0830), o

Nudos, mediante la letra N seguida de 4 cifras (p. ej., N0485), o

Número de Mach verdadero, cuando la autoridad ATS competente lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (p. ej., M082).

b) Nivel de crucero (máximo 5 caracteres)

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

Nivel de vuelo, expresado mediante una F seguida de 3 cifras (p.ej., F085; F330); o

* *Nivel métrico normalizado en decenas de metros*, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (p. ej., S1130); o

Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (p. ej., A045; A100); o

Altitud en decenas de metros, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (p. ej., M0840); o

respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

* Cuando lo indiquen las autoridades ATS competentes.

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 ~~cambiar la~~ comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS; y/o ~~cambiar~~ de reglas de vuelo,

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

SEGUIDO, EN CADA CASO

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.

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, defínanse derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

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

ÚSESE 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)

El designador cifrado asignado a la ruta o al tramo de ruta, con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (p. ej., BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Nota.— Las disposiciones relativas a la aplicación de designadores de ruta figuran en el Anexo 11, Apéndice 1, en tanto que los textos de orientación relativos a la aplicación del tipo de RNP a tramos, rutas, o área específicos, figuran en el Manual sobre la performance de navegación requerida (RNP) (Doc 9613).

(2) Punto importante (2 a 11 caracteres)

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (p. ej., LN, MAY, HADDY), o,

si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

— *Grados solamente* (7 caracteres):

2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de “N” (Norte) o “S” (Sur), seguida de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguida de “E” (Este) o “W” (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 46N078W.

— *Grados y minutos* (11 caracteres):

4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de “N” (Norte) o “S” (Sur), seguida de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguida de “E” (Este) o “W” (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W.

— *Marcación y distancia con respecto a una ayuda para la navegación punto significativo:*

La identificación de una ayuda para la navegación (normalmente un VOR) punto significativo, con 2 ó 3 caracteres; *LUEGO* seguida de la marcación desde la ayuda el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos; *LUEGO* seguida de la distancia desde la ayuda 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

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

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

VFR si es de IFR a VFR
IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

(5) Ascenso en crucero (máximo 28 caracteres)

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

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

**CASILLA 16: AERÓDROMO DE DESTINO
Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA,
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, ~~seguido, sin un espacio, de la duración total prevista, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910).~~

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE ~~ZZZZ seguido, sin un espacio, de la duración total prevista~~ e **INDÍQUESE** en la casilla 18 el nombre ~~o 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
(4 caracteres)

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 al aeródromo de alternativa de destino,

INSÉRTESE ~~ZZZZ~~ e **INDÍQUESE** en la casilla 18 el nombre ~~o lugar~~ del aeródromo ~~de alternativa de destino~~, precedido de ALTN/ .

CASILLA 18: OTROS DATOS

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

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

INSÉRTESE 0 (cero) si no hay otros datos,

O, cualquier otra información necesaria, preferentemente en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado ~~seleccionado de los que se definen a continuación~~ o en los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030, SUPPS) 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;

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 denotará 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	RNP 10
B1	RNAV 5, todos los sensores permitidos
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS o IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2, todos los sensores permitidos
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1, todos los sensores permitidos
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	ESPECIFICACIONES RNP
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos
O2	RNP 1 GNSS básica
O3	RNP 1DME/DME básica
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica

S1	RNP APCH
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.

~~EET/~~ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos o designadores de 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~~

~~RIF/~~ Los detalles relativos a 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 debe ser objeto de renovación en vuelo de la autorización.

Ejemplos: ~~RIF/DTA HEC KLAX~~
~~RIF/ESP G94 CLA YPPH~~
~~RIF/LEMD~~

~~REG/~~ Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.

~~SEL/~~ Clave SELCAL, si está prescrito por la autoridad ATS competente.

~~OPR/~~ Nombre del explotador, si no se desprende claramente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.

~~STS/~~ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, p. ej., aeronave hospital, un motor parado, p. ej., STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP.

~~TYP/~~ Tipos de aeronaves, precedidos, en caso necesario, de los números de aeronaves, cuando ~~ZZZZ~~ esté insertado en la casilla 9.

~~PER/~~ Datos de performance de la aeronave, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.

~~COM/~~ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente, p. ej., COM/UHF solamente.

~~DAT/~~ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M; p. ej., DAT/S para enlace de datos por satélite, DAT/H para enlace de datos HF, DAT/V para el enlace de datos VHF, DAT/M para el enlace de datos SSR en Modo S.

~~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/ Para vuelos exentos del requisito de llevar a bordo un transceptor VHF con una separación de canales de 8,33 kHz, pero sin capacidad RCP, insértese COM/A.

Para vuelos con capacidad RCP, insértese COM/ seguido de los caracteres RCP y 3 números, que representen el tipo de RCP con el cual la aeronave es capaz de operar, p. ej., COM/RCP120, seguido de un espacio y la cantidad necesaria, en orden alfabético, de los descriptores que figuran a continuación que se apliquen al vuelo.

A	Vuelo exento del requisito de llevar a bordo un transceptor VHF con una separación de canales de 8,33 kHz
B	Número de versión del subconjunto de mensajes CPDLC (110 pendientes de finalizarse)
C	Número de versión del subconjunto de mensajes CPDLC (112 pendientes de finalizarse)

Ejemplo: COM/RCP120 AC

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Nota.— En el Manual sobre la performance de comunicación requerida (RCP) (Doc 9869) figuran textos de orientación sobre la aplicación de un tipo de RCP a un tramo de ruta, una ruta o un área específicos.

DAT/ Indíquese el medio de transmisión de enlace de datos CPDLC y otras aplicaciones usando una o más de las letras que se enumeran a continuación.

F	FIS usando enlace de datos VHF
H	CPDLC usando la capacidad de transmisión de enlace de datos HF
S	CPDLC usando la capacidad de enlace de datos por satélite
V	CPDLC usando la capacidad de enlace de datos VHF

Ejemplo: DAT/FHSV

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

SUR/ Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia enumerando la cantidad necesaria de descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, seguidos de SUR/ y en orden alfabético.

A	TIS-B
----------	-------

B	Vigilancia ADS-B aire-aire “ADS-B in”
----------	---------------------------------------

DEP/ Nombre del aeródromo de salida, cuando ~~ZZZZ esté insertado~~ se inserte en la casilla 13, o el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la ubicación de la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL esté ~~insertado~~ se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar.

YA SEA en LAT/LONG, como sigue:

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.

DEST/ Nombre 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, por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9.

Ejemplo: TYP/2 F15 5 F5 3 B2

~~ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.~~

~~RALT/ Nombre de los aeródromos de alternativa en ruta.~~

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: insértese 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

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)

Conceptos que han de transmitirse

Transmitanse los conceptos que se indican a continuación, a menos que se prescriba lo contrario:

- a) el indicador de prioridad AFTN, indicadores de destinatario <<≡, hora de depósito, indicador del remitente <<≡ y, de ser necesario, indicación específica de los destinatarios o del remitente;
- b) comenzando con <<≡ (SPL:

todos los símbolos y datos de las partes no sombreadas de las casillas 7, 13, 16 y 18, pero el “)”, del final de la casilla 18, *no* ha de transmitirse, y luego los símbolos contenidos en la parte no sombreada de la casilla 19 hasta el)<<≡, inclusive, de la casilla 19,

las funciones de alineación adicionales que sean necesarias para impedir la inclusión de más de 69 caracteres en cualquier línea de las casillas 18 y 19. La función de alineación ha de insertarse sólo en lugar de un espacio, a fin de no subdividir un grupo de datos,

cambios a letras y cambios a cifras (no impresos previamente en el formulario) que sean necesarios;

- c) el fin de la AFTN, como se indica a continuación:

Señal de Fin de Texto

- a) un CAMBIO A LETRAS
- b) dos RETORNOS DE CARRO, un CAMBIO DE LÍNEA

Orden de la alimentación de página

Siete CAMBIOS DE LÍNEA

Señal de Fin de Mensaje

Cuatro letras N.

...

**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

INSÉRTESE nombre ~~del lugar en el que~~ y detalles del contacto apropiados de la entidad donde se mantiene disponible, y puede obtenerse inmediatamente, la información normalmente proporcionada en la casilla 19 del FPL.

...

APÉNDICE 3. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

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

...

1.2 Tipos normalizados de campo

...

Los datos que pueden figurar en un campo de mensajes ATS son los indicados en la tabla siguiente. Los números de la columna 1 corresponden con los indicados en la tabla de la página A3-30.

<i>Tipo de campo</i>	<i>Datos</i>
3	Tipo, número y datos de referencia del mensaje
5	Descripción de emergencia
7	Identificación de la aeronave y modo y
8	clave SSR
9	Reglas de vuelo y tipo de vuelo
10	Número y tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta Equipo y capacidades
13	Aeródromo de salida y hora
14	Datos estimados
15	Ruta
16	Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino
17	Aeródromo de llegada y hora
18	Otros datos
19	Información suplementaria
20	Información de alerta referente a búsqueda y salvamento
21	Información referente a la falla de las comunicaciones
22	Enmienda

...

1.6 Representación convencional de los datos

...

1.6.3 *La expresión de la posición o de la ruta*

Al expresar la posición o la ruta se pueden utilizar las siguientes representaciones convencionales:

- a) de 2 a 7 caracteres, correspondientes al designador cifrado asignado o la ruta ATS que debe correrse;
- b) de 2 a 5 caracteres, correspondientes al designador cifrado designado como punto de la ruta;
- c) 4 cifras indicadoras de la altitud en grados y en decenas y unidades de minuto, seguidas de “N” (para indicar el “Norte”) o “S” (Sur), seguidas de 5 cifras indicadoras de la longitud en centenas, decenas y unidades de minuto, seguidas de “E” (Este) o “W” (Oeste). Para completar la cantidad de cifras necesaria pueden utilizarse ceros, como, por ejemplo, “4620N07805W”;
- d) 2 cifras correspondientes a la latitud en grados, seguida de “N” (Norte) o “S” (Sur), y de 3 cifras correspondientes a la longitud en grados, seguidas de “E” (Este) o “W” (Oeste). También en este caso, la cantidad necesaria de números puede completarse mediante ceros, como, por ejemplo, “46N078W”;
- e) 2 ó 3a 5 caracteres correspondientes a la identificación de ~~una ayuda para la navegación (normalmente un VOR)~~ un punto significativo, seguidos de 3 cifras indicadoras de la marcación del punto en grados magnéticos, seguidas de tres cifras indicadoras de la distancia al punto en millas marinas. En caso necesario puede completarse la cantidad de cifras mediante ceros, así pues, un punto situado a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas del VOR “FOJ”, se expresaría por “FOJ180040”.

...

Tipo de campo 8 — Reglas de vuelo y tipo de vuelo

Formato: –

*
a b

GUIÓN

a) *Reglas de vuelo*

1 LETRA, de la manera siguientes:

~~I cuando sean~~ si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR

~~V cuando sean~~ si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR

~~Y cuando sean IFR primeramente y después VFR~~ si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

~~Z cuando sean VFR primeramente y después IFR~~ si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Nota.— Cuando se utilice la letra Y o Z, el punto, o los puntos, en los que se pretende cambiar las reglas de vuelo deben indicarse en la forma señalada en el tipo de campo 15.

* Este campo deberá terminar aquí, a no ser que la autoridad ATS competente requiera indicación del tipo de vuelo.

...

Tipo de campo 10 — Equipo y capacidades

Formato: — a / b

GUIÓN

a)	<p><i>Equipo y capacidades de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación y la aproximación</i></p> <p>1 LETRA de la manera siguiente:</p> <p>N si no se lleva equipo COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada, o si el equipo no funciona,</p> <p>O S si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y este equipo funciona (<i>véase la Nota 1</i>),</p> <p>Y/O UNA O MÁS DE LAS LETRAS SIGUIENTES para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV de ayuda para la aproximación, en estado de servicio que están en funcionamiento</p>		
	<p>A (Sin asignar) Aumentación GNSS además del ABAS (<i>véase la Nota 6</i>)</p> <p>B (Sin asignar)</p> <p>C LORAN C</p> <p>D DME</p> <p>E (Sin asignar) DME-DME con IRU</p> <p>F ADF</p> <p>G (GNSS) ABAS sin aumentación externa</p> <p>H HF RTF</p> <p>I Navegación inercial</p> <p>J (Enlace de datos) Capacidad CPDLC FANS 1/A (<i>véase la Nota 3</i>)</p> <p>K (MLS)</p> <p>L ILS</p>	<p>M</p> <p>O</p> <p>P</p> <p>Q</p> <p>R</p> <p>T</p> <p>U</p> <p>V</p> <p>W</p> <p>X</p> <p>Y</p> <p>Z</p>	<p>Omega Capacidad CPDLC ATN (<i>véase la Nota 3</i>)</p> <p>VOR</p> <p>(Sin asignar)</p> <p>(Sin asignar)</p> <p>Certificación de tipo de RNP Capacidad PBN (<i>véase la Nota 5</i>)</p> <p>TACAN</p> <p>UHF RTF</p> <p>VHF RTF</p> <p>Capacidad RVSM</p> <p>Capacidad MNPS</p> <p>Cuando lo prescriba el ATS</p> <p>Demás equipo instalado a bordo (<i>véase la Nota 2</i>).</p>
	<p><i>Nota 1.— Los equipos VHF RTF, ADF, VOR e ILS, se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.</i></p> <p><i>Nota 2.— Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido de por COM/ , o NAV/ y/o DAT, según corresponda.</i></p> <p><i>Nota 3.— Si se usan las letras J o M, especifíquese en la casilla 18 el equipo instalado a bordo las capacidades de enlace de datos, precedidas de por DAT/ , seguido de una o varias letras según corresponda.</i></p>		

Nota 4.— La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

Nota 5.— ~~La inclusión de la letra R indica que la aeronave satisface las condiciones del tipo de RNP prescrito para los tramos de ruta, las rutas, o el área en cuestión.~~ 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 la performance de navegación requerida (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 6.— Si se utiliza la letra A, el tipo de aumentación GNSS externa se especifica en la casilla 18 después del indicador NAV/.

Nota 7.— En el Manual sobre la performance de comunicación requerida (RCP) (Doc 9869) figuran textos de orientación sobre la aplicación de un tipo de RCP a un tramo de ruta, una ruta o un área específicos.

BARRA OBLICUA

b) Equipo y capacidades de vigilancia

UNA O DOS LETRAS para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, instalados a bordo:

~~Equipo~~ 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

~~X~~ — Transpondedor — Modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión

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 altitud de presión

P Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión pero sin transmisión capacidad de identificación de aeronave

~~I~~ — Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión

S Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión y la transmisión capacidad de identificación de aeronave.

~~X~~ Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

ADS-B

- B** ADS-B sólo con capacidad especializada ADS-B de 1090 MHz
- U** Capacidad ADS-B usando UAT
- V** Capacidad ADS-B usando VDL en Modo 4

ADS-C

- D** ADS-C con capacidades FANS 1/A
- G** ADS-C con capacidades ATN

Equipo ADS

D — Función ADS.

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Ejemplos: –S/A
 –SCHJ/CD
 –SAFJ/SD

...

Tipo de campo 13 — Aeródromo de salida y hora

Formato: –

*	
a	b

GUIÓN

a) *Aeródromo de salida*

4 LETRAS, consistentes en

las 4 letras del indicador de lugar de la OACI asignadas al aeródromo de salida, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910); o

ZZZZ en el caso de que no tenga asignado ningún indicador de lugar (*véase la Nota 1*) o que no se conozca el aeródromo de salida; o

AFIL cuando el plan de vuelo haya sido notificado desde el aire (*véase la Nota 2*).

Nota 1.— Cuando se utilice ZZZZ, el nombre o lugar del aeródromo de salida debe consignarse en el campo Otros datos (véase el tipo de campo 18), si este tipo de campo figura en el mensaje.

Nota 2.— Cuando se utilice AFIL, la dependencia ATS de la que pueden obtenerse los datos de vuelo suplementarios deberá indicarse en el campo Otros datos (véase el tipo de campo 18).

* Este campo terminará aquí en los mensajes ~~CHG, CNL~~, ARR, CPL, EST, CDN, ACP y RQS. Si no se conoce la hora prevista de fuera calzos, este campo terminará aquí en el mensaje RQP.

b) *Hora*

4 CIFRAS indicadoras de

la hora prevista fuera calzos (EOBT) en el aeródromo indicado en a), en los mensajes FPL, CHG, CNL y DLA transmitidos antes de la salida y en el mensaje RQP, si se conoce; o

la hora real de salida del aeródromo indicado en a) en los mensajes ALR, DEP y SPL, o

la hora real o prevista de salida del primer punto indicado en el sector de ruta (véase tipo de campo 15), en los mensajes FPL derivados de los planes de vuelo notificados desde el aire, según se indica por las letras AFIL en a).

Para establecer una correlación, la EOBT puede incluirse en un mensaje de modificación (CHG) y/o en un mensaje de cancelación (CNL).

Ejemplos: -EHAM0730
-AFIL1625

...

Tipo de campo 14 — Datos de estimación

Formato: —

a

 /

b	c	d	e
---	---	---	---

 *

GUIÓN

a) *Punto limítrofe (véase la Nota 1)*

El PUNTO LIMÍTROFE, expresado por un designador que conste de 2 a 5 caracteres, en coordenadas geográficas, en coordenadas geográficas abreviadas, o mediante una marcación y una distancia a un punto designado (por ejemplo, un VOR) significativo.

Nota 1.— Este punto puede ser un punto convenido próximo al límite de la FIR y no precisamente en la línea limítrofe.

Nota 2.— Véase 1.6 para la representación convencional de los datos.

...

— [](esp) [](esp) * (esp) [] []

(* elementos complementarios en caso necesario)

GUIÓN

a) 0 (cero) cuando no se haya de transmitir otra información

O

Cualquier otra información necesaria, ~~en el orden de prelación indicado a continuación, en la forma abreviada apropiada, seguida de una barra oblicua y de la información que debe registrarse:~~ preferentemente en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación o en los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030, SUPPS) 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;

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 denotará 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	RNP 10
B1	RNAV 5, todos los sensores permitidos

B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS o IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2, todos los sensores permitidos
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1, todos los sensores permitidos
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	ESPECIFICACIONES RNP
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos
O2	RNP 1 GNSS básica
O3	RNP 1 DME/DME básica
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica
S1	RNP APCH
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.

~~EET/~~ — ~~Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos o designadores de 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~~

~~RIF/~~ — ~~Los detalles relativos a 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 debe ser objeto de renovación en vuelo de la autorización.~~

~~Ejemplos:~~ — ~~RIF/DTA HEC KLAX~~
~~RIF/ESP G94 CLA YPPH~~
~~RIF/LEMD~~

~~REG/~~ — ~~Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.~~

~~SEL/~~ — ~~Clave SELCAL, si está prescrito por la autoridad ATS competente.~~

- ~~OPR/~~ Nombre del explotador, si no se desprende claramente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.
- ~~STS/~~ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, p. ej., aeronave hospital, un motor parado, p. ej., STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP.
- ~~TYP/~~ Tipos de aeronaves, precedidos, en caso necesario, de los números de aeronaves, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 9.
- ~~PER/~~ Datos de performance de la aeronave, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.
- ~~COM/~~ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente, p. ej., COM/UHF solamente.
- ~~DAT/~~ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M; p. ej., DAT/S para enlace de datos por satélite, DAT/H para enlace de datos HF, DAT/V para el enlace de datos VHF, DAT/M para el enlace de datos SSR en Modo S.
- 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/ Para vuelos exentos del requisito de llevar a bordo un transreceptor VHF con una separación de canales de 8,33 kHz, pero sin capacidad RCP, insértese COM/A.

Para vuelos con capacidad RCP, insértese COM/ seguido de los caracteres RCP y 3 números, que representen el tipo de RCP con el cual la aeronave es capaz de operar, p. ej., COM/RCP120, seguido de un espacio y la cantidad necesaria, en orden alfabético, de los descriptors que figuran a continuación que se apliquen al vuelo.

A	Vuelo exento del requisito de llevar a bordo un transreceptor VHF con una separación de canales de 8,33 kHz
B	Número de versión del subconjunto de mensajes CPDLC (110 pendientes de finalizarse)
C	Número de versión del subconjunto de mensajes CPDLC (112 pendientes de finalizarse)

Ejemplo: COM/RCP120 AC

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

DAT/ Indíquese el medio de transmisión de enlace de datos CPDLC y otras aplicaciones usando una o más de las letras que se enumeran a continuación.

F	FIS usando enlace de datos VHF
H	CPDLC usando la capacidad de transmisión de enlace de datos HF
S	CPDLC usando la capacidad de enlace de datos por satélite
V	CPDLC usando la capacidad de enlace de datos VHF

Ejemplo: DAT/FHSV

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

SUR/ Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia enumerando la cantidad necesaria de descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, seguidos de SUR/ y en orden alfabético.

A	TIS-B
B	Vigilancia ADS-B aire-aire “ADS-B in”

DEP/ Nombre del aeródromo de salida, cuando ~~ZZZZ~~ ~~esté insertado~~ se inserte en la casilla 13, o el indicador de lugar ~~OACI~~ de cuatro letras de la ubicación de la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando ~~AFIL~~ ~~esté insertado~~ se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar.

YA SEA en LAT/LONG, como sigue:

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.

DEST/ Nombre 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, por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9.

Ejemplo: TYP/2 F15 5 F5 3 B2

ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.

~~RALT/ Nombre de los aeródromos de alternativa en ruta.~~

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

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.

Ejemplos: -0
-STS/MEDEVAC/CD
-DAT/S
-EET/15W0315 20W0337 30W0420 40W0502

...

REGLAS PARA LA COMPOSICIÓN DE LOS MENSAJES ATS (Véanse las Secciones 1.3 a 1.8 de este Apéndice)

...

La expresión de la posición o de la ruta

Al expresar la posición o la ruta se pueden utilizar las siguientes representaciones convencionales:

...

- e) 2 ó 3a 5 caracteres correspondientes a la identificación de una ayuda para la navegación (normalmente un VOR) un punto significativo, seguidos de 3 cifras indicadoras de la marcación del punto en grados magnéticos, seguidas de tres cifras indicadoras de la distancia al punto en millas marinas. En caso necesario puede completarse la cantidad de cifras mediante ceros, así pues, un punto situado a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas del VOR "FOJ", se expresaría por "FOJ180040".

...

2. Ejemplos de mensajes ATS

...

2.2 Mensajes de emergencia

2.2.1 Mensaje de alerta (ALR)

2.2.1.1 Composición

...

–	9 Tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta	–	10 Equipo y capacidades
---	--	---	----------------------------

...

16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino
--

...

2.2.1.2 Ejemplo

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de alerta relativo a una fase de incertidumbre, enviado por el control de aproximación de Atenas al centro de Belgrado y a otras dependencias ATS, con respecto a un vuelo de Atenas a Munich.

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/RETRASO

–FOX236/A3600-IM

–C141/H-S/CD

–LGAT1020

–N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9

–EDDM0227 EDDF

–REG/A43123 EET/LYBE0020 EDMIO133 REG/A43213-OPR/USAF RMK/NO

INFORME POSICIÓN DESDE 2 MINUTOS DESPUÉS SALIDA

–E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C NARANJA A/PLATEADO C/SIGGAH

–USAF LGGGZAZX 1022 126,7 GN 1022 PILOTO NOTIFICÓ HALLARSE SOBRE NDB
DEPENDENCIAS ATS FIR ATENAS ALERTADAS NIL)

2.2.1.2.1 *Significado*

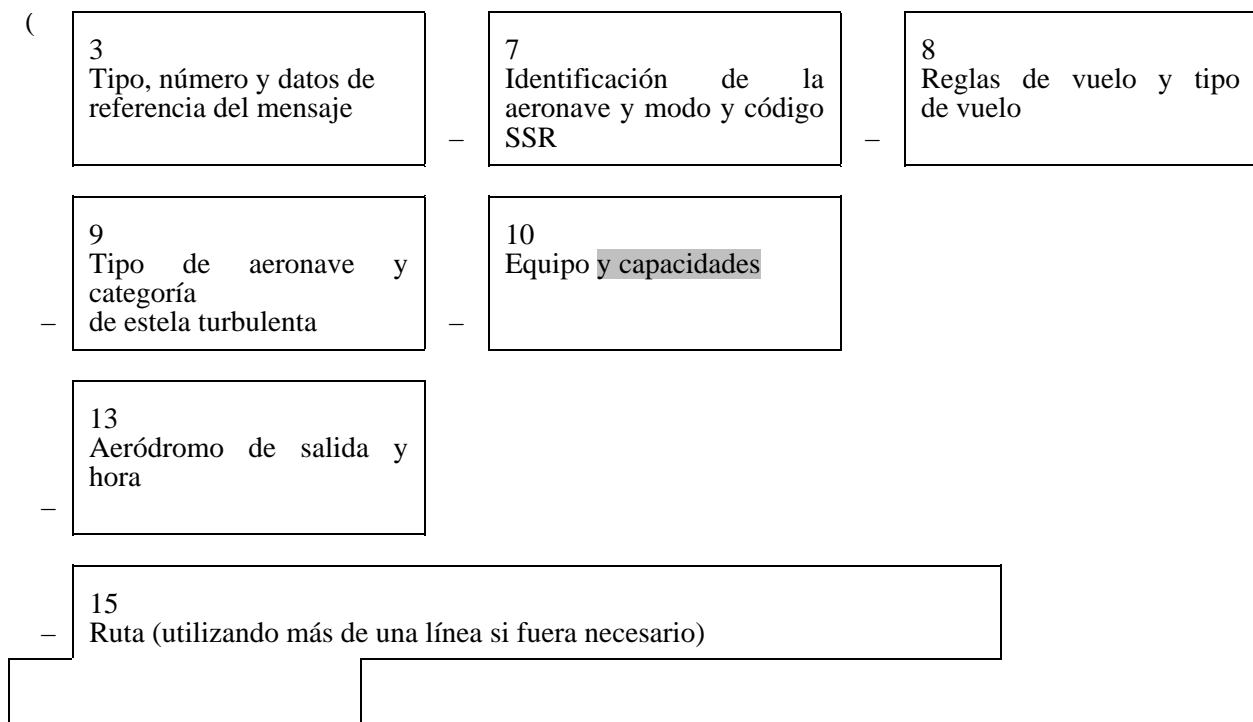
Mensaje de alerta — fase de incertidumbre declarada por Atenas al no haber recibido informes de posición y por haber perdido el contacto de radio dos minutos después de la salida — identificación de la aeronave FOX236 — IFR, vuelo militar — Starlifter, categoría de estela turbulenta fuerte, provista del equipo normal de comunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación en dicha ruta y de transpondedor SSR en Modos A (con capacidad de 4 096 códigos) y C — función ADS — último código asignado 3624 — hora de salida de Atenas 1020 UTC — velocidad de crucero para la primera parte de la ruta 430 nudos — primer nivel de crucero solicitado FL 220 — sigue la aerovía Azul 9 hasta 3910N2230W donde cambiaría la TAS a 415 nudos — prosiguiendo por aerovía Azul 9 hasta el VOR Ivanic Grad, donde debería solicitar FL 180, manteniendo TAS de 415 nudos — seguirá la aerovía Azul 9 hasta Munich, duración total prevista 2 horas 27 minutos — la alternativa de destino es Francfort — matrícula de la aeronave A43213 — duración prevista acumulada en límites FIR de Belgrado y Munich 20 minutos y 1 hora 33 minutos respectivamente — ~~matrícula de la aeronave A43213~~ — aeronave explotada por la USAF — no se han recibido informes de posición desde 2 minutos después de la salida — autonomía 7 horas y 20 minutos desde el despegue — 12 personas a bordo — transporta equipo de radio portátil con frecuencias de trabajo en VHF 121,5 MHz y en UHF 243 MHz chalecos salvavidas con luces y fluoresceína — transporta 2 botes neumáticos con cobertura color naranja, con una capacidad total de 14 personas — aeronave de color plateado — el nombre del piloto SIGGAH — la entidad explotadora es la USAF — el control de aproximación de Atenas fue la última dependencia que estableció contacto a las 1022 UTC en 126,7 MHz, cuando el piloto notificó hallarse sobre la vertical del faro de localización de pista GN — el control de aproximación de Atenas ha alertado a todas las dependencias ATS del FIR Atenas — no se dispone de ninguna otra información pertinente.

...

2.3 Plan de vuelo presentado y mensajes de actualización correspondientes

2.3.1 *Mensaje de plan de vuelo presentado (FPL)*

2.3.1.1 *Composición*



16	Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino
18	Otros datos (utilizando más de una línea si fuera necesario)

)

2.3.1.2 Ejemplo

El siguiente es un ejemplo de un plan de vuelo presentado enviado por el aeropuerto de Londres a los centros de Shannon, Shanwick y Gander. Se puede enviar igualmente el mensaje al centro de Londres o comunicar esta información por fonía.

(FPL-~~TPRACA~~101-IS
-~~B707MB~~773/H -CHOPV/CD
-EGLL1400
-N0450F310 G1 UG1 STU285036/M082F310 UG1 52N015W
52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
-CYQX0455 CYYR
-EET/EINN0026 EGGX0111 20W0136 CYQX0228 40W0330 50W0415 SEL/FJEL)

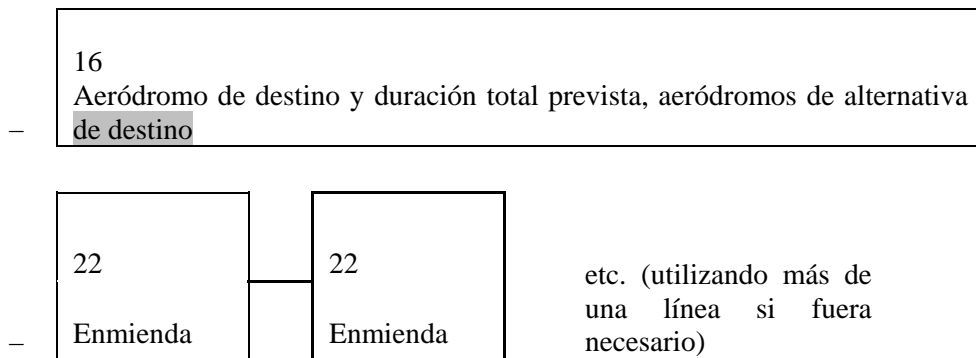
2.3.1.2.1 Significado

Mensaje de plan de vuelo presentado — identificación de la aeronave ~~TPRACA~~101 — IFR, vuelo regular — Boeing ~~707777~~-300, categoría de estela turbulenta ~~mediafuerte~~, equipado con Loran C, HF RTF, VOR, ~~Doppler~~, VHF RTF y con SSR transpondedor en los Modos A (con capacidad para 4 096 códigos) y C — función ADS — el aeródromo de salida es Londres, la hora prevista de fuera calzos 1400 UTC — la velocidad de crucero y el nivel de vuelo solicitados para la primera parte de la ruta son 450 nudos y FL 310 — el vuelo seguirá la aerovía Verde 1 y la aerovía Verde superior 1, hasta un punto situado en la marcación de 285° magnéticos del VOR Strumble y a 36 NM del mismo. Desde este punto el vuelo continuará al valor constante Mach 0,82, siguiendo la aerovía Verde superior 1 hasta 52N15W; de allí a 52N20W; a 52N30W; a 50N40W; a 49N50W; hasta el punto de destino Gander, duración total prevista 4 horas y 55 minutos — el aeródromo de alternativa de destino es Goose Bay — el comandante ha notificado duraciones previstas acumuladas sobre puntos importantes a lo largo de la ruta que son: en el límite de la FIR Shannon 26 minutos, en el límite de la FIR oceánica de Shanwick 1 hora y 11 minutos, en los 20W 1 hora y 36 minutos, en el límite de la FIR oceánica de Gander 2 horas y 28 minutos, en los 40W 3 horas y 30 minutos y en los 50W 4 horas y 15 minutos — la clave SELCAL es FJEL.

2.3.2 Mensajes de modificación (CHG)

2.3.2.1 Composición

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje	-	7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR	-	13 Aeródromo de salida y hora
---	---	---	--	---	----------------------------------



2.3.2.2 *Ejemplo*

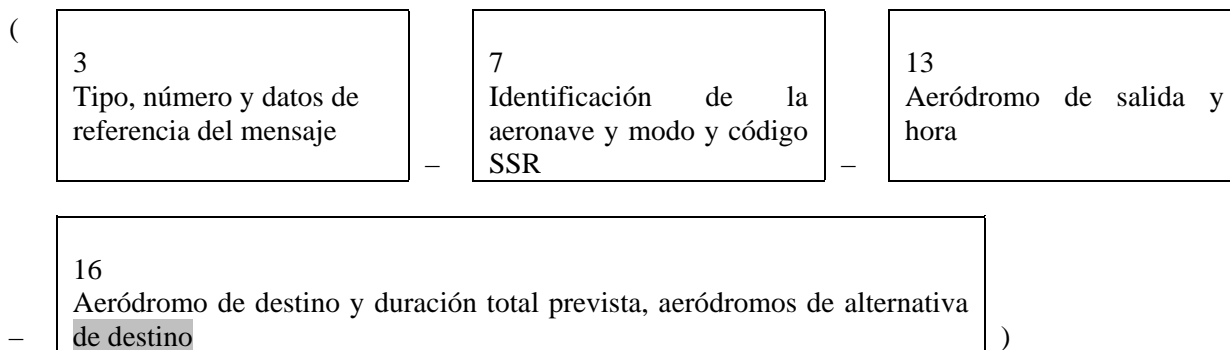
El siguiente es un ejemplo de un mensaje de modificación enviado por el centro de Amsterdam al centro de Francfort rectificando la información enviada previamente a Francfort en un mensaje de plan de vuelo presentado. Se supone que los dos centros cuentan con computadoras.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM-EDDF-8/I-16/EDDN)

...

2.3.3 *Mensaje de cancelación de plan de vuelo (CNL)*

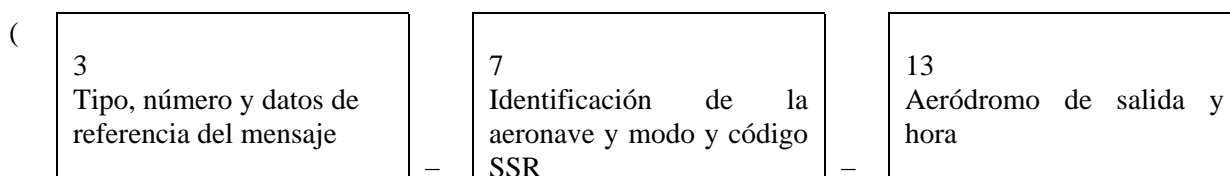
2.3.3.1 *Composición*



...

2.3.4 *Mensaje de demora (DLA)*

2.3.4.1 *Composición*



16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

...

2.3.5 Mensaje de salida (DEP)

2.3.5.1 Composición

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje - 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR - 13 Aeródromo de salida y hora)

16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

...

2.3.6 Mensaje de llegada (ARR)

2.3.6.1 Composición

3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje - 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR - 13 Aeródromo de salida y hora)

17
Aeródromo de llegada y hora)

2.3.6.2 Ejemplo 1

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de llegada enviado desde el aeródromo de llegada (el de destino) al aeródromo de salida.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

2.3.6.2.1 Significado

Mensaje de llegada — identificación de la aeronave CSA406 — salió de Budapest/Ferihegy — aterrizó en el aeropuerto Praga/Ruzyně a las 0913 UTC.

2.3.6.3 *Ejemplo 2*

El siguiente es un ejemplo de mensaje de llegada enviado por una aeronave que aterrizó en un aeródromo al que no se había asignado un indicador de lugar OACI. El código SSR no tendría sentido.

(ARR-~~HELH13~~HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

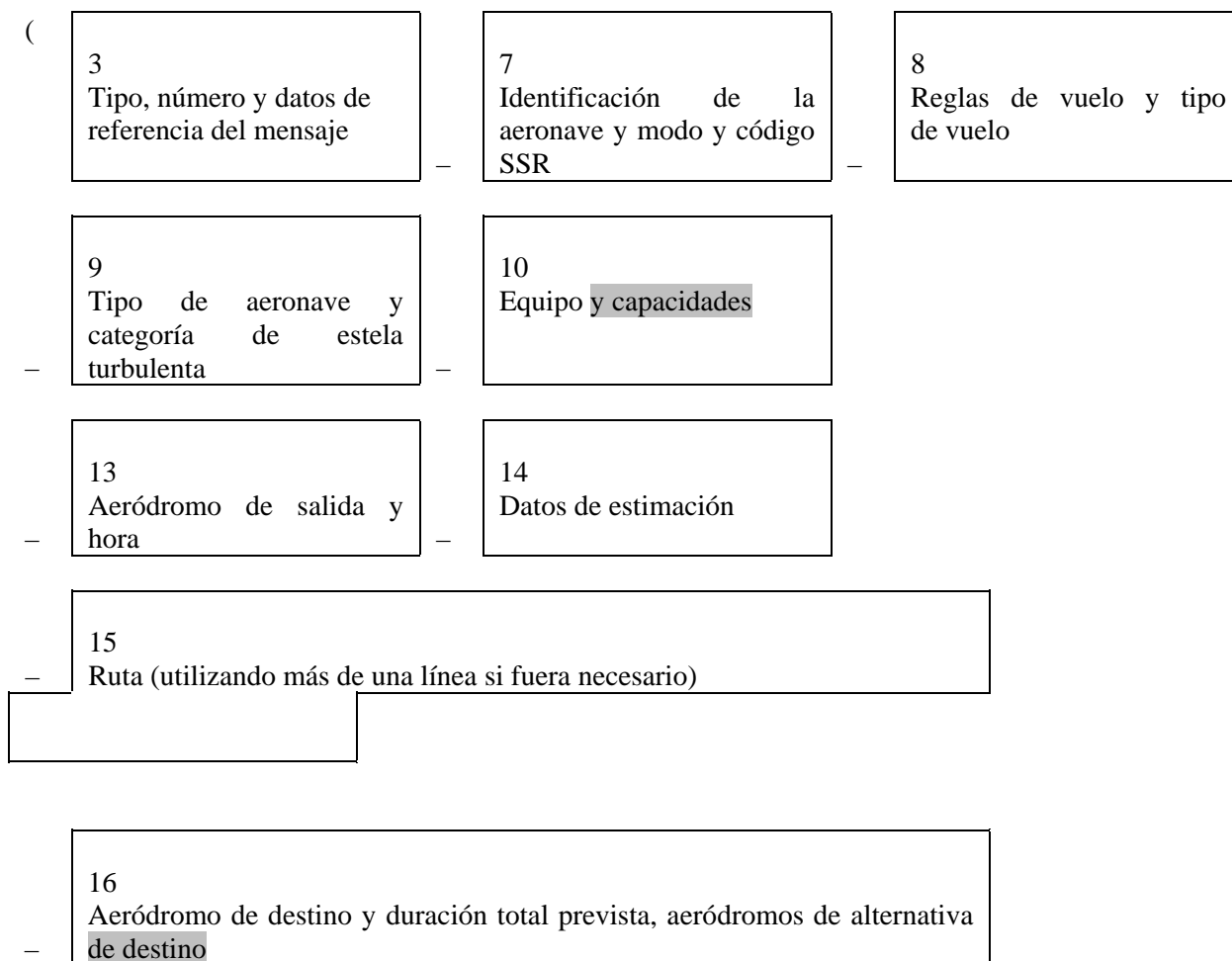
2.3.6.3.1 *Significado*

Mensaje de llegada — identificación de la aeronave ~~HELH13~~HHE13 — salió de Amsterdam — aterrizó en el helipuerto de Den Helder a las 1030 UTC.

2.4 Mensajes de coordinación

2.4.1 *Mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL)*

2.4.1.1 *Composición*



18	Otros datos (utilizando más de una línea si fuera necesario)
)

2.4.1.2 Ejemplo 1

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de plan de vuelo actualizado enviado del centro de Boston al centro de Nueva York relativo a un vuelo que se encuentra en ruta desde Boston al aeropuerto La Guardia.

```
(CPL-UAL621/A5120-IS  
-DC9A320/M-S/CD  
-KBOS-HFD/1341A220A200A  
-N0420A220 V3 AGL V445  
-KLGA  
-0)
```

2.4.1.3 Ejemplo 2

El siguiente es un ejemplo del mismo mensaje de plan de vuelo actualizado, pero en este caso el mensaje se intercambia entre computadoras ATC.

```
(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS  
-DC9A320/M-S/CD  
-KBOS-HFD/1341A220A200A  
-N0420A220 V3 AGL V445  
-KLGA  
-0)
```

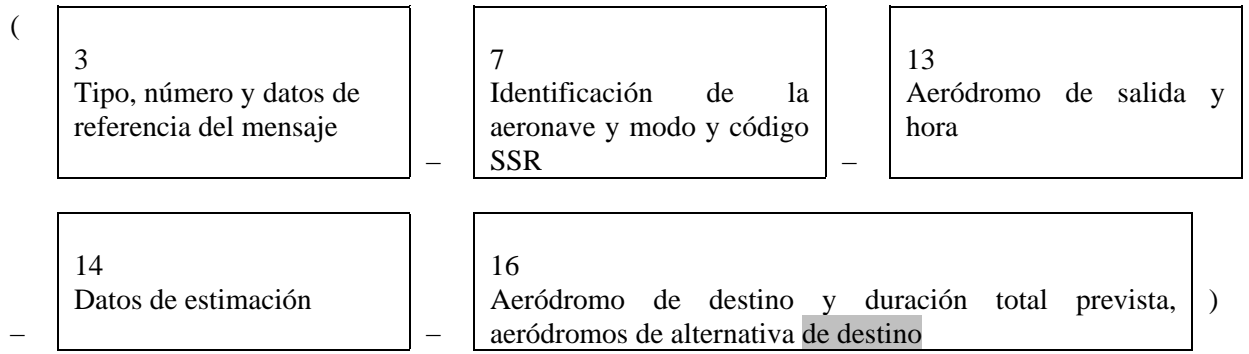
Nota.— Los mensajes que figuran en los ejemplos 1 y 2 son idénticos con la excepción de que el número de mensaje del ejemplo 2 no figura en el ejemplo 1.

2.4.1.4 Significado

Mensaje de plan de vuelo actualizado [con identificación de la dependencia remitente (BOS) e identificación de la dependencia receptora (LGA), seguidos del número de serie de este mensaje (052)] — identificación de la aeronave UAL621, último código SSR asignado 5120 en Modo A — vuelo IFR, regular — un DC9A320, categoría de estela turbulenta media, provista de respondedor SSR en Modos A (con capacidad de 4 096 códigos) y C — función ADS — salió de Boston — se estima que el vuelo cruce el “límite” Boston/Nueva York en el punto HFD a las 1341 UTC, autorizado por el centro de Boston a la altitud de 22 000 pies, pero debiendo encontrarse a una altitud de 20 000 pies en HFD — la TAS es 420 nudos, el nivel de crucero solicitado es de 22 000 pies — el vuelo seguirá la aerovía V3 hasta el punto de notificación AGL y luego la aerovía V445 — el punto de destino es el aeropuerto La Guardia — no se dispone de otra información.

2.4.2 Mensaje de estimación (EST)

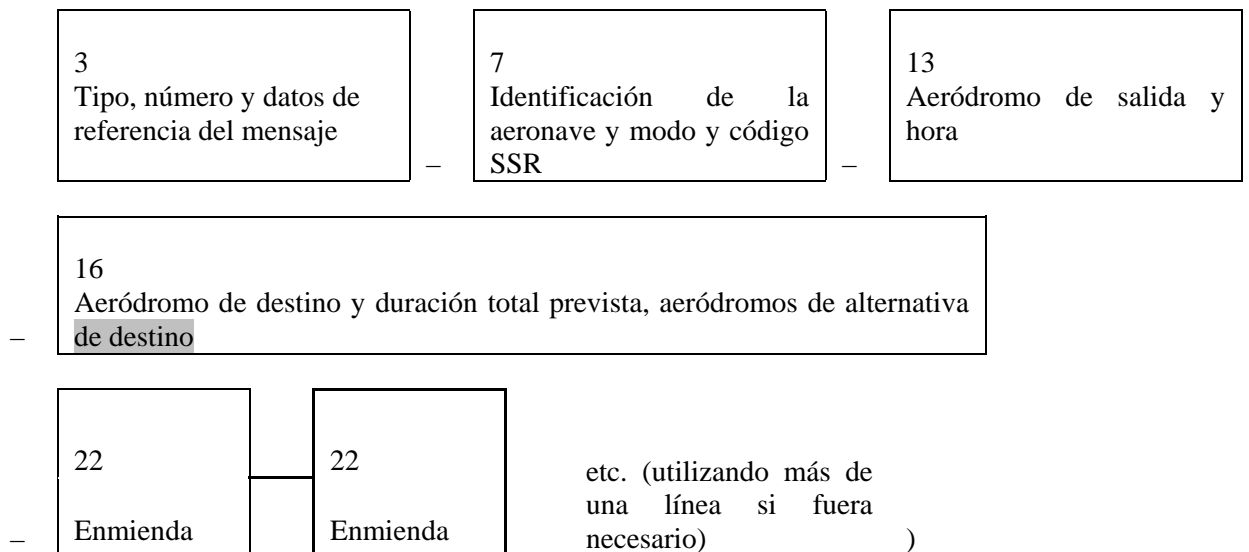
2.4.2.1 Composición



...

2.4.3 Mensaje de coordinación (CDN)

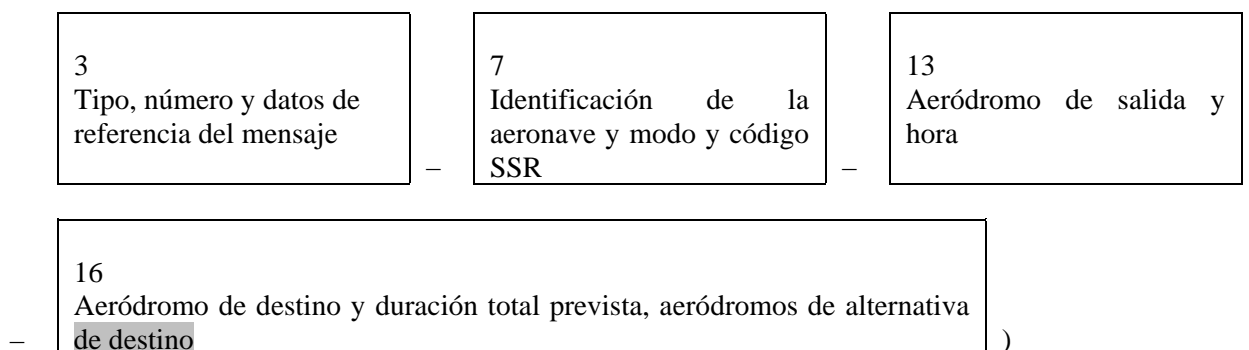
2.4.3.1 Composición



...

2.4.4 Mensaje de aceptación (ACP)

2.4.4.1 Composición

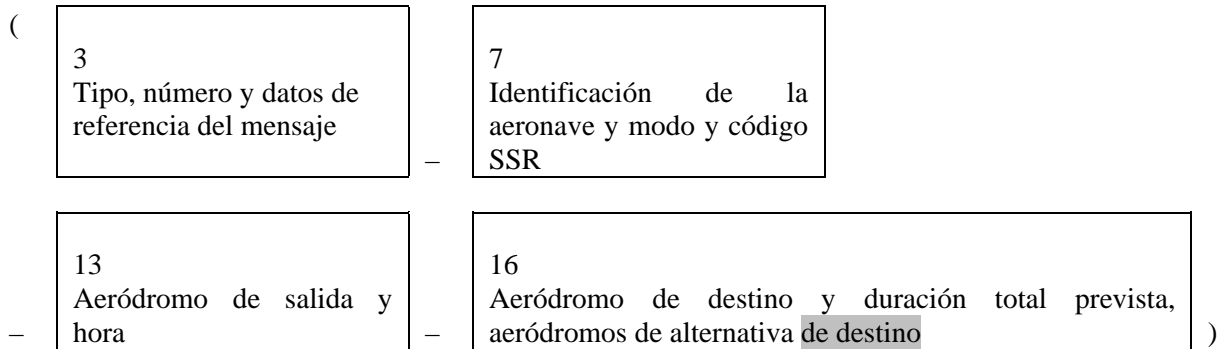


...

2.5 Mensajes suplementarios

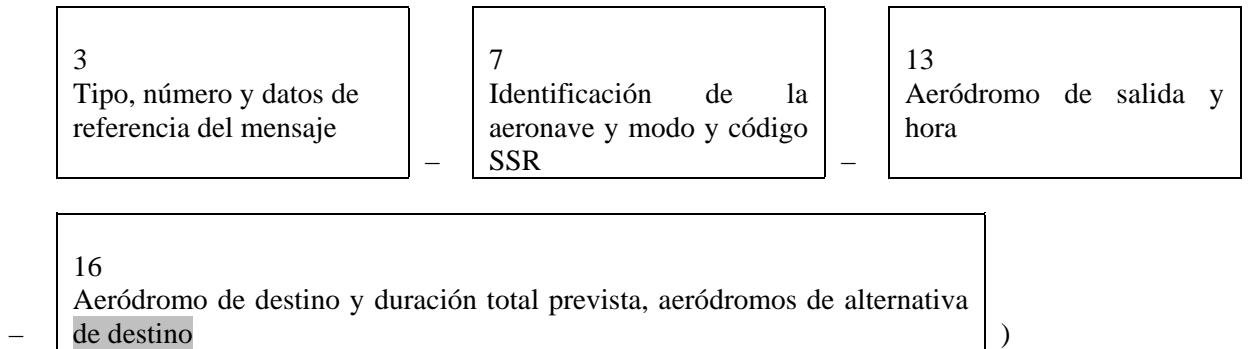
2.5.1 Mensaje de solicitud de plan de vuelo (RQP)

2.5.1.1 Composición



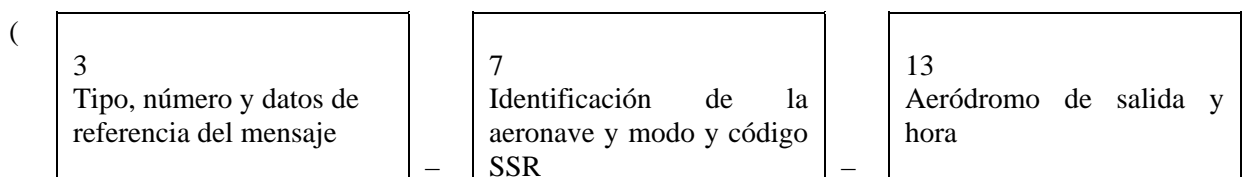
2.5.2 Mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS)

2.5.2.1 Composición



2.5.3 Mensaje de plan de vuelo suplementario (SPL)

2.5.3.1 Composición



16

Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

-

...

ADJUNTO B a la comunicación AN 13/2.5-07/35

**FORMULARIO DE RESPUESTA
PARA LLENAR Y DEVOLVER A LA OACI
JUNTO CON LOS COMENTARIOS QUE PUEDA TENER
SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
CANADA H3C 5H7

(Estado) _____

Marque (√) en el recuadro correspondiente a la opción elegida para cada enmienda. Si elige las opciones “acuerdo con comentarios” o “desacuerdo con comentarios”, **proporcione sus comentarios en hojas independientes.**

	<i>Acuerdo sin comentarios</i>	<i>Acuerdo con comentarios*</i>	<i>Desacuerdo sin comentarios</i>	<i>Desacuerdo con comentarios</i>	<i>No se indica la postura</i>
Enmienda de los <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444)</i> (véase el Adjunto A)					

*“ Acuerdo con comentarios” indica que su Estado u organización está de acuerdo con la intención y el objetivo general de la propuesta de enmienda; en los comentarios propiamente dichos podría incluir, de ser necesario, sus reservas respecto a algunas partes de la propuesta, presentar una contrapropuesta al respecto, o elegir ambas opciones.

Firma _____

Fecha _____