



Federal Aviation  
Administration

# FAA – Presentación del plan de vuelo

Mensajes de respuesta  
de reconocimiento y  
rechazo



# Antecedentes

## Mensajes de respuesta de planeación de vuelo

- Los EE. UU. Utilizaron Mensajes de reconocimiento de Plan de vuelo presentado (FLP) en 2005 y se basó en el Sistema de Automatización En Ruta (ERAS).
- El ERAS residía en los 20 ARTCC nacionales en ruta y la capacidad se trasladó a los sistemas ERAM cuando reemplazaron al HOST
- La capacidad proporcionó respuestas a los declarantes en los planes de vuelo presentados y las modificaciones subsiguientes del plan de vuelo.
- Los mensajes de respuesta consisten en mensajes de aceptación = "ACK" o rechazo = "REJ" que se envían al archivador adaptado.

# Mensajes de respuesta de planificación de vuelo

Los beneficios incluyen:

- Aseguramiento a los declarantes del plan de vuelo en archivo.
- Comentarios para ayudar a los contribuyentes a corregir errores
- Incentiva el formato adecuado y las rutas actuales.
- Carga de trabajo reducida en los controladores porque hay un plan de vuelo en el archivo
- Permite adaptar la dirección secundaria para el mensaje de respuesta.
- Las respuestas pueden ser enviadas a múltiples direcciones

**Nota: Errores en los mensajes NAM ICD - Mensajes lógicos de rechazo (LRM) relativos a aeronaves activas con mensajería entre instalaciones.** El Mensaje de respuesta de plan de vuelo descrito en esta información así como el FPRG se refieren a la presentación pre-activa de planes por parte de explotadores y declarantes.

# FAA – Guía de referencia de la OACI para la planeación de vuelos

- Este documento proporciona referencias para la presentación de FPL de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y mensajes asociados a la planeación de vuelos para vuelos dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos.
- La información proporcionada en este documento aumenta instrucciones encontradas en Procedimientos para servicios de navegación aérea de la OACI – Gestión de tránsito aéreo Doc 4444 de la OACI, incluyendo la enmienda 1 efectiva a partir de 11/15/2012, y los requerimientos suplementarios publicados, instrucciones y pautas para la presentación correcta de los FPL con el Sistema de automatización en ruta (ERAS) de la Administración Federal de Aviación (FAA).

En Route and Oceanic Services  
Aeronautical Information and Flight Planning Enhancements  
**FAA ICAO Flight Planning Interface Reference Guide**  
Version 3.2



**Federal Aviation  
Administration**

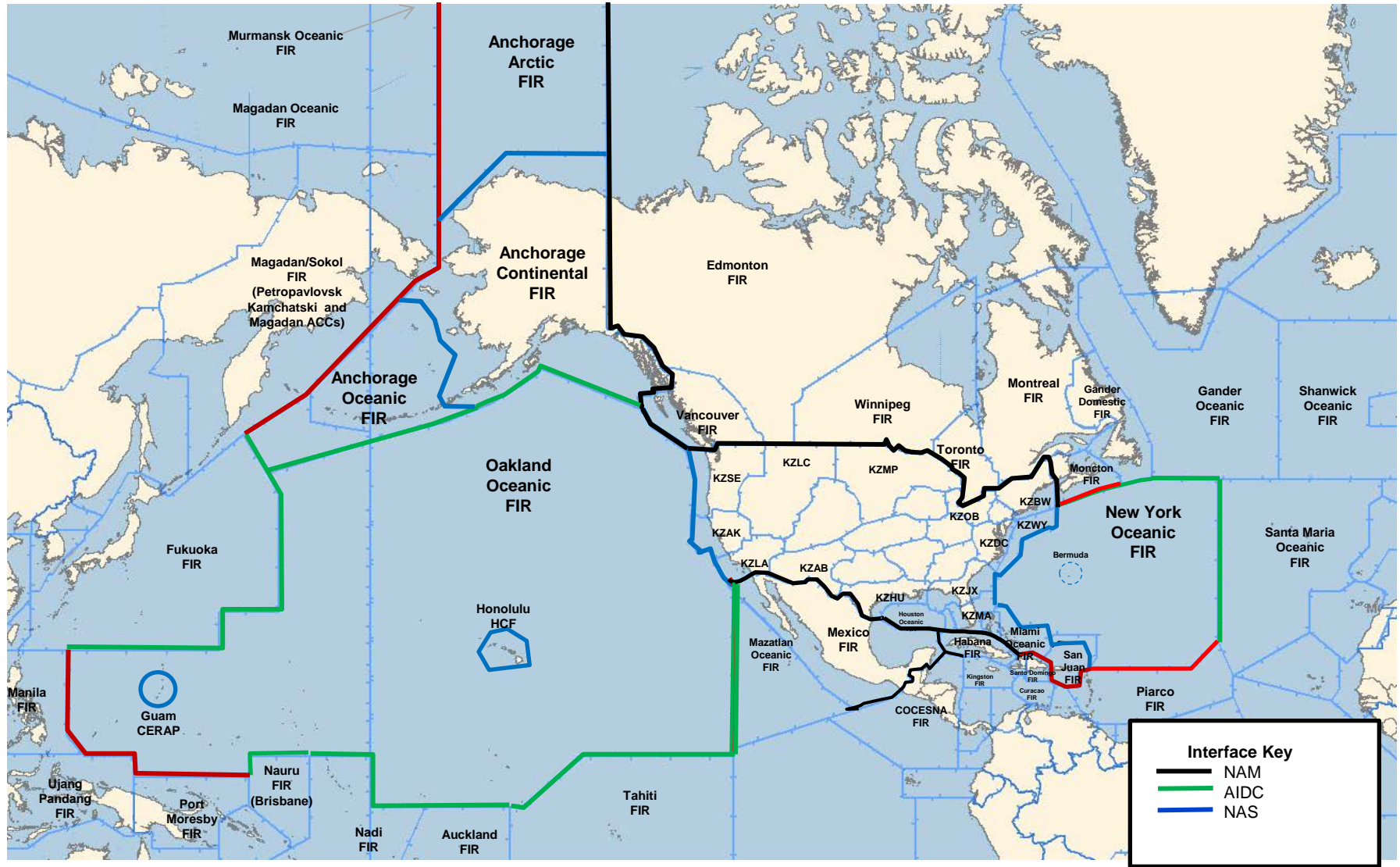
**June 19, 2014**

Air Traffic Organization En Route and Oceanic Services, ATO-E

Technical Performance Support Group, AJE- 36



# Límites internacionales automatizados



# Mensajes de aceptación

## Respuestas ACK

No hay mensajes ACK definidos en el Doc 4444 de la OACI que permita que una unidad ATS receptora responda a los mensajes de planificación de vuelo.

- Por lo tanto, la FAA ha definido las respuestas de los mensajes ACK como se describe en la Guía de referencia de la interfaz de planificación de vuelo de la OACI de la FAA (FPIRG), tabla 3-6-1.
- Los sistemas de automatización de rutas nacionales (ERAS) ERAM admiten el uso de respuestas ACK a los mensajes FPL, CHG, DLA y CNL. Si ERAS puede procesar el FPL y determina que no hay errores, se proporcionará un mensaje ACK en el siguiente formato:

ACK FPL/004 KZDC AWE603 KBWI 1230 KPHL

# Composición del mensaje ACK

| Field | Element  | Required/<br>Optional/<br>Prohibited | Examples       |
|-------|--|--------------------------------------|----------------|
| n/a   | Message Type   | Required                             | ACK            |
| n/a   | Single space character   | Required                             |                |
| 03    | (a) Message Type Designator (FPL, CNL, CHG, DLA) of the message being responded to | Required                             | FPL<br>CHG     |
| 03    | (b) The FPF supplied Optional Message Number                                       | Optional                             | /004           |
| n/a   | Receiving unit – Four letter identifier of the ARTCC generating the ACK            | Required                             | -KZDC<br>-KZOB |
|       | Input message identification:  |                                      |                |
| 07    | (a) Aircraft Identification  | Required                             | -AWE603        |
| 13    | (a) Departure Aerodrome<br>(b) Estimated Off-Block Time                            | Required                             | -KBWI1230      |
| 16    | (a) Destination  | Required                             | -KPHL          |

# Ejemplo de FPL ACK

- **Entrada de Jet Blue Airlines**

-FF KZMAZZQA

010426 KJFKJBUH

(FPL-JBU2276-IS

-A320/M-SDE3GHIM3WZ/SB1

-TJSJ0730

-N0462F340 DCT ACONY Y185 DONQU DCT LUCTI/M078F340 L454  
OKUNU/M079F340 L454 WEBBB/N0455F340 L454 GEDIC DCT  
DPK/N0404F140 DPK3

-KBDL0339

-PBN/A1B1C1D1O1S2T1 NAV/RNVD1E2A1 SUR/260B DOF/190301  
REG/N613JB EET/KZMA0028 KZWY0102 KZNY0243 KZBW0308  
SEL/BDMP CODE/A7FAAD)

- **Salida para Jet Blue Airlines**

ACK FPL KZMA JBU2276 TJSJ 0730 KBDL



## Ejemplo de CNL ACK

- **Entrada de Sao Paulo**

FF KZMAZZQA

010003 SBGRYOYX

(CNL-ACA091-SBGR2345-CYYZ-DOF/190228)

- **Salida para Sao Paulo**

ACK CNL KZMA ACA091 SBGR 2345 CYYZ

# Ejemplo de CHG ACK

- **Salida de la Oficina de Reporte ATS de San José Costa Rica**

FF KZMAZZQA

010700 MROC ZPZX

(CHG-N111WB-MROC1130-KFXE-DOF/190301

-18/STS/MEDEVAC PBN/A1B2C2D2 NAV/RNAVA1D1 DOF/!(0301

EET/MUFH0126 KZMA0158 OPR/REVA INC. PER/C RMK/CUBA

OVF 2131 NIC IAC 8410219)

- **Salida para San Jose**

ACK CHG KZMA N111WB MROC 1130 KFXE

## Ejemplo de DLA ACK

- **Entrada del Servicio de archivo del plan de vuelo**

FF KZMAZZQA

010129 KHOUUVAX

(DLA-P4WWS-KIAD0145-SAEZ-DOF 190301

- **Salida para el Servicio de archivo del plan de vuelo**

ACK DLA KZMA P4WWS KIAD 0145 SAEZ

# Mensajes de Rechazo

- No hay mensajes REJ definidos en el Doc 4444 de la OACI que permitan que una unidad ATS receptora responda a los mensajes de planificación de vuelo junto con la razón general del rechazo
  - ERAM solamente envía el primer error, lo que dispara el rechazo en un mensaje REJ
- La FAA por lo tanto definió las respuestas REJ, como se describe en la Tabla 3-6-1 de la Guía de Referencia para planes de vuelo de la FAA / OACI
- Si ERAS identifica errores en el procesamiento de un mensaje se proporcionará un mensaje REJ en el siguiente formato:  
REJ FPL/015 KZDC Razón (Listado en la Tabla 3-7-2 de la Guía de Referencia de la interface para planes de vuelo )

# Composición del mensaje REJ

| Field | Element  | Required/<br>Optional/<br>Prohibited | Examples   |
|-------|--|--------------------------------------|--|
| n/a   | Message Type   | Required                             | REJ  |
| n/a   | Single space character   | Required                             |  |
| 03    | (a) Message Type Designator (FPL, CNL, CHG, DLA) of the message being responded to | Required                             | FPL<br>CHG   |
| 03    | (b) The FPF supplied Optional Message Number                                       | Optional                             | /004   |
| n/a   | Receiving unit – Four letter identifier of the ARTCC generating the ACK            | Required                             | -KZDC<br>-KZOB   |
| n/a   | Rejection reason   | Required                             | See Table 3-7-2 Error Messages in ERAM                               |
| n/a   | Input message identification:  | Required                             | <b>CNL-DAL1964-KDCA2125-KLGA .....</b><br><br>(Entire input message) |

## Ejemplo de FPL REJ

- **Entrada de la Oficina AFTN Nassau Bahamas**

FF KZMAZZQA

010013 MYNNYFYX

(FPL-SBM650-IS

-SF34/M-SDF/S

-MYNN1530

-N0249A090 DCT

-MYCB0040 MYNN

- **Salida para la Oficina AFTN**

REJ FPL KZMA EXACT DUPLICATE FP IN SYSTEM

## Ejemplo de CNL REJ

- **Entrada de American Airlines**

FF KZMAZZQA

010002 KTULAALD

(CNL-AAL1082-KMIA-MKJP-DOF/190208)

- **Salida para American Airlines**

FF KTULAALD

010002 KZCRZQZX

REJ CNL KZMA NO FLT PLAN MNL COOR REQD

CNL-AAL1082-KMIA-MKJP-DOF/190228

## Ejemplo de CHG REJ

- **Entrada de la Oficina ATS Managua Guatemala**

FF KZMAZZQA

010206 MGGT ZPZX

(CHG-TAI588-MGGT0345-KMIA-DOF/19030

-15/N0469F370 UG765 RIDEM DCT IMATA DCT MAXIM DCT  
EADEN SURSO5)

- **Salida para la Oficina ATS Managua**

REJ CHG KZMA MULT FLT PLANS MNL COOR REQD



## Ejemplo de DLA REJ

- **Entrada de Iberia Airlines**

FF KZMAZZQA

010010 LEMDIBED

DLA-IBE6454-SEQM0015-LEMD-DOF/190228

- **Salida para Iberia Airlines**

REJ DLA KZMA NO FLT PLAN MNL COOR REQD

# Resumen de Adaptación

- La dirección AFTN de ocho letras debe adaptarse para recibir respuestas de la computadora ERAM
- Se pueden adaptar varias direcciones y recibir respuestas para el mismo FPL y los siguientes mensajes DLY, CNL y CHG
- Los cambios subsiguientes a un FPL se deben recibir de la dirección original de ocho letras
- Las direcciones adaptadas como capaces de recibir mensajes de respuesta se mantienen en una base de datos común en los 20 ARTCC de EE. UU.
- Las direcciones adaptadas también pueden configurarse para recibir un número único de Identificación de Computadora (CID) para cada plan de vuelo

## La armonización es la meta

- Se necesita soporte para soluciones bilaterales y colaboración del usuario para garantizar la compatibilidad de la automatización a medida que evolucionan los sistemas de interfaz.
- Las soluciones deben proporcionar compatibilidad extensible con nuestros vecinos norteamericanos e internacionales
- El objetivo es ampliar las eficiencias operativas a través de la coordinación contigua de computadora a computadora a través de los límites de país y sistema
- Beneficio directo de nuestra capacidad colectiva para integrar nuevas tecnologías al proporcionar una "recompra de automatización" para nuevas tareas de controlador