RESTRICCIONES RELATIVAS AL PLAN DE VUELO

Las aeronaves de estado con origen o destino Gibraltar AD no podrán incluir en ningún caso como aeródromo de alternativa de su plan de vuelo ningún aeródromo situado en territorio Español.

La aplicación del convenio Schengen (ver GEN 1.3) no exime de la obligatoriedad de presentar plan de vuelo cuando se atraviesan fronteras internacionales.

RESTRICTIONS RELATED TO FLIGHT PLAN

The State aircraft with origin/destination Gibraltar AD are not allowed to include any aerodrome located in Spanish territory as alternative aerodrome in the flight plan.

Although in compliance with the Schengen Agrement (see GEN 1.3) flight plan filing is compulsory when crossing international borders.

SISTEMA INTEGRADO PARA EL TRATAMIENTO INICIAL DEL PLAN DE VUELO (IFPS)

El IFPS forma parte de la Unidad Central de Gestión de Afluencia (CFMU) ubicada en Bruselas. Está configurado en dos unidades (IFPU), una en Francia (Bretigny) y otra en Bélgica (Haren).

El IFPS recibe y procesa todos los planes de vuelo IFR/GAT con origen, destino o sobrevuelo el área formada por los países integrantes de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) (ver ENR 1.10 "Relación de países integrantes de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)") de la que España forma parte.

En la dirección que se indica a continuación puede obtenerse, de forma gratuita, documentación sobre CFMU, IFPS, TACT/CASA, mensajes operacionales ATFM y ADEXP, así como otros documentos de interés:

EUROCONTROL - Library
Rue de la Fusée, 96
B - 1130 BRUSSELS (Belgium)
Tel: +32-2-7293639 / 3023
Fax: +32-2-7299109

Las preguntas relativas al tratamiento y/o corrección de los mensajes enviados al IFPS deben realizarse por teléfono a las posiciones de supervisión establecidas en cada IFPU. La que corresponde a España es:

IFPU 2 (Bretigny)
Tel: +33-1-69883855/56/57
+33-1-69881750
Fax: +33-1-69883822
AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP7X

Tráfico afectado por el IFPS

El tráfico afectado por el IFPS es el denominado IFR/GAT:

IFR Vuelos que se realizan de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

GAT Tránsito Aéreo General incluye a los vuelos realizados según las normas y procedimientos establecidos por la autoridad de Aviación Civil del Estado, que operan de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea.

El tráfico no afectado por el IFPS es el denominado VFR y OAT:

VFR Vuelos que se realizan de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

OAT Tránsito Aéreo Operacional incluye al tránsito aéreo militar que opera de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

El IFPS procesa la parte IFR y GAT de los vuelos mixtos IFR/VFR y GAT/OAT (o viceversa), para lo cual debe destacarse esta circunstancia en la casilla 15 del formulario del plan de vuelo.

INTEGRATED INITIAL FLIGHT PLAN PROCESSING SYSTEM (IFPS)

The IFPS forms part of the Central Flow Management Unit (CFMU) located in Brussels. The IFPS is composed of two units (IFPU), one in France (Bretigny) and another in Belgium (Haren).

IFPS receives and processes all IFR/GAT flight plans with origin, destination or overflying the area comprised by the states belonging to the European Civil Aviation Conference (ECAC) (see ENR 1.10 "States belonging to the European Civil Aviation Conference (ECAC)") of which Spain is part of.

Documentation concerning the CFMU, IFPS, TACT/CASA, ATFM operational messages and ADEXP, as well as other documents, may be obtained free of charge from the following address:

EUROCONTROL - Library
Rue de la Fusée, 96
B - 1130 BRUSSELS (Belgium)
Tel: +32-2-7293639 / 3023
Fax: +32-2-7299109

Enquiries about proccessing and/or correction of messages sent to IFPS, should be made by telephone means to the supervisor of each IFPU, for Spain:

IFPU 2 (Bretigny)
Tel: +33-1-69883855/56/57
+33-1-69881750
Fax: +33-1-69883822
AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP7X

Traffic affected by the IFPS

The traffic affected by the IFPS is the one called IFR/GAT:

IFR Flights accomplished according to instrument flight rules.

GAT General Air Traffic includes flights performing in accordance to the rules and procedures established by the Civil Aviation Authority of the State operating according to the Reglamento de la Circulación Aérea.

The traffic not affected by the IFPS is the one called VFR and OAT:

VFR Flights accomplished according to visual flight rules.

OAT Operational Air Traffic includes military air traffic operating according to the Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

IFPS processes the IFR and GAT part of mixed IFR/VFR and GAT/OAT flights (or vice versa). This circumstance must be highlighted in item 15 of the flight plan form.

REQUISITOS PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

a) cualquier vuelo IFR o parte del mismo, independientemente de la clasificación del espacio aéreo en el que pretenda operar;

b) un vuelo VFR:
   1) En espacio aéreo controlado clases B, C y D;
   2) En espacio aéreo controlado clase E y no controlado clases F y G a través de fronteras internacionales;
   3) En las zonas de tránsito de aeródromo de aeródromos controlados;
   4) Dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, fuera de los espacios indicados en 1), 2) y 3), cuando así lo requiera la autoridad ATS competente.
   5) Cuando sea un vuelo procedente del territorio nacional y vaya a operar en espacio aéreo de jurisdicción española sobre aguas internacionales (más allá de las 12 NM de la línea de costa).

c) cualquier vuelo VFR nocturno.

→ d) cualquier vuelo IFR/VFR que vaya a operar con origen/destino o alternativo en un aeródromo AFIS o dentro de una zona FIZ.

Quedan exentos de presentar un plan de vuelo los vuelos militares en misiones tácticas o de defensa aérea, los vuelos de búsqueda y salvamento en misiones de emergencia y los vuelos expresamente autorizados por la autoridad competente.

Los vuelos exceptuados de presentar un plan de vuelo se realizarán conforme a las reglas de vuelo por instrumentos, o a las reglas de vuelo visual, según se acuerde en cada caso con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

En general se recomienda la presentación del plan de vuelo para cualquier tipo de vuelo que desee que se le suministren los servicios de alerta y búsqueda y salvamento.

REQUIREMENTS FOR THE SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

A flight plan shall be submitted prior to operating:

a) any IFR flight or in part, independently of the airspace classification in which expect to fly;

b) a VFR flight:
   1) Within controlled airspace class B, C and D;
   2) Within controlled airspace class E, and non-controlled airspace class F and G across international borders;
   3) Within aerodrome traffic zones of controlled aerodromes;
   4) Within designated areas or through designated routes outside the airspaces indicated in 1), 2) and 3), when so prescribed by the appropriate ATS authority.
   5) When the flight is coming from spanish territory and is going to operate in airspace of spanish jurisdiction over international waters (beyond 12 NM from the coast line).

c) any night VFR flight.

d) any IFR/VFR flight that is going to operate with origin/destination or alternate an AFIS aerodrome or within a FIZ area.

Military flights in tactical or air defence missions, search and rescue flights in emergency missions and flights exclusively authorized by the proper authority are exempted from submitting a flight plan.

Flights not required to submit a flight plan, must comply with instrument flight rules or visual flight rules in accordance with air traffic services units.

Generally, it is recommended to submit a flight plan for any flight requesting alert and search and rescue services.

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

Excepto lo establecido para la presentación de planes de vuelo repetitivos, la presentación del plan de vuelo (FPL) así como los correspondientes mensajes asociados antes de la salida, se realizará, bien:

a) en la **Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO)** del aeródromo de salida personalmente, por teléfono, vía SITA, u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente. La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo en el estado español, de acuerdo al Reglamento de la Circulación Aérea, es la designada para la presentación, aceptación y encaminamiento de los FPL y mensajes asociados en los aeropuertos españoles;

   o,

b) **directamente al IFPS** (Eurocontrol), cuando se trate de planes de vuelo IFR y GAT.

El direccionamiento del plan de vuelo a todas las unidades ATS afectadas recaerá exclusivamente en el IFPS.

En casos excepcionales, una aeronave en vuelo puede transmitir un plan de vuelo (AFIL) a una estación de telecomunicaciones aeronáuticas que sirve a una dependencia ATS.

Presentación de plan de vuelo desde aeródromos y helipuertos que carecen de ARO.

A los aeródromos y helipuertos autorizados por la Dirección General de Aviación Civil que no tengan designada una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), se les asignará una que asuma las tareas propias de esta dependencia ATS.

SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

Except for the arrangements established for the submission of repetitive flight plans, a flight plan (FPL) and its corresponding associated messages prior to departure, shall be submitted either:

a) to the **Air Traffic Services Reporting Office (ARO)** at the aerodrome of departure, in person, by telephone or via SITA, or other means prescribed by the appropriate ATS authority. The Air Traffic Services Reporting Office in Spain, according to the Reglamento de la Circulación Aérea, is the designated office for submission, approval and addressing of FPL and associated messages at Spanish aerodromes;

   or,

b) **directly to IFPS** (Eurocontrol), with regard to IFR and GAT flight plans.

Addressing of flight plans to the relevant ATS units will be a responsibility of IFPS exclusively.

Exceptionally, an aircraft on the air may broadcast a flight plan (AFIL) to an aeronautical telecommunication station serving to an ATS unit.

Flight plan filing from aerodromes and heliports lacking an ARO.

Those aerodromes and heliports authorized by The Dirección General de Aviación Civil which have not been allocated with an Aerodrome Reporting Office (ARO), will be assigned one to assume all tasks proper of this ATS unit.

La relación de ARO designadas para servir a dichos aeródromos y helipuertos es la siguiente:

The list of ARO assigned to serve the aforementioned aerodromes and heliports is the following:

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
ALBACETE AD	TEL: +34-967 555 703 / 700 FAX: +34-967 555 716	Casas de los Pinos Helicsa (HEL)	Fuera del horario operativo de Albacete AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Valencia AD / Outside Albacete AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Valencia AD's.
ALICANTE AD	TEL: +34-966 919 101 FAX: +34-965 682 233	Alhama de Murcia Los Martínez del Puerto Muchamiel	
ALMERÍA AD	TEL: +34-950 213 701 / 713 FAX: +34-950 213 859	Beas de Segura Ontur	
ASTURIAS AD	TEL: +34-985 127 531 / 532 FAX: +34-985 545 109	El Musel (HEL) Helipuerto Ibias Parque Bomberos Asturias (HEL) La Morgal La Morgal (HEL) Tineo (HEL) Villaframil	
BADAJOZ AD	TEL: +34-924 210 406 FAX: +34-924 210 410	El Manantío Helipuerto de Plasencia (HEL) Morante Pinofranqueado (HEL)	Fuera del horario operativo de Badajoz AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Sevilla AD / Outside Badajoz AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Sevilla AD's.
BARCELONA/El Prat AD	TEL: +34-932 983 797 / 798 FAX: +34-932 983 791	Alfés Berga (HEL) Calaf-Sallavinera C.S.U. de Bellvitge (HEL) Fira M2 l'Hospitalet (HEL) Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (HEL) Helipuerto Parque de Garraf-Sitges (HEL) Hospital Gral. de Catalunya (HEL) Hospital Gral. de Manresa (HEL) Hospital de Igualada (HEL) Hospital San Pau (HEL) Hotel Rey Juan Carlos I (HEL) Igualada-Ódena Manresa Nou Hospital de Mataró (HEL) R.A.C.C. (HEL) Sant Martí de Sescorts (HEL) Servei d'evacuació del Circuit de Catalunya (HEL) Serveis Generals del Circuit de Catalunya (HEL)	
BILBAO AD	TEL: +34-944 869 655 / 656 / 658 FAX: +34-944 869 657	Helipuerto Torre Iberdrola Hospital Cruces de Baracaldo (HEL) Iurreta (HEL) Helipuerto de Elciego (HEL)	
CÓRDOBA AD	TEL: +34-957 214 107 / 116 FAX: +34-957 214 133	El Castaño La Perdiz-Torre de Juan Abad Palma del Río Pozuelos de Calatrava San Enrique	Fuera del horario operativo de Córdoba AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Sevilla AD / Outside Córdoba AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Sevilla AD's.
GIRONA AD	TEL: +34-972 186 658 / 659 FAX: +34-972 474 222	Ampuriabrava Costa Brava-Centro (HEL) Helipuerto del Parque de Bomberos de Orriols (HEL) Hospital Dr. Josep Trueta (HEL) La Cerdanya	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
GRAN CANARIA AD	TEL: +34-928 579 087 FAX: +34-928 579 313	El Berriel Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (HEL)	
GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD	TEL: +34-958 245 281 FAX: +34-958 245 247	Helipuerto de Tropicopter (HEL)	
IBIZA AD	TEL: +34-971 809 248 FAX: +34-971 809 271	Cas Curredó (HEL) Hospital Can Misses (HEL)	
JEREZ AD	TEL: +34-956 150 106 FAX: +34-956 150 001	Tomás Fernández Espada Trebujena	
LA GOMERA AD	TEL: +34-922 873 001 FAX: +34-922 873 002	San Sebastián de La Gomera (HEL)	
LEÓN AD	TEL:+34-987 877 700 FAX: +34-987 877 704	Helipuerto de la Base Contraincendios de Rabanal del Camino (HEL) Helipuerto de la Base Contraincendios de Tabuyo del Monte (HEL)	Fuera del horario operativo de León AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Asturias AD / Outside León AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Asturias AD's.
LLEIDA/Alguaire AD	TEL: +34-973 032 741 FAX: No	La Seu d'Urgell-Andorra	Fuera del horario operativo de Lleida/Alguaire AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Reus AD / Outside Lleida/Alguaire AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Reus AD's.
LOGROÑO AD	TEL: +34-941 277 413 / 477 FAX: +34-941 277 479	Garray	Fuera del horario operativo de Logroño AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD / Outside Logroño AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Bilbao AD's.
MADRID/Cuatro Vientos AD	TEL: +34-913 210 923 FAX: +34-913 210 950	Almansa Casarrubios del Monte Dirección Gral. de Tráfico (HEL) E.Castellanos-Villacastín El Rinconcillo de Guadalupe El Tiétar El Viso del Marqués Fuentemilanos Guadalupe Hospital Alcorcón (HEL) Hospital Doce de Octubre (HEL) La Calderera La Mancha Lillo Ocaña Robledillo de Mohernando Sto.Tomé del Puerto Torre Picasso (HEL)	
MÁLAGA/Costa del Sol AD	TEL: +34-952 048 883 FAX: +34-952 048 971	La Axarquia-Leoni Benabu Helicópteros Sanitarios de Marbella (HEL)	
MENORCA AD	TEL: +34-971 157 138 FAX: +34-971 157 090	Cala'n Blanes (HEL) San Luis	
PALMA DE MALLORCA AD	TEL: +34-971 789 275 / 286 / 309 FAX: +34-971 789 011	Mallorca/Son Bonet	
PAMPLONA AD	TEL: +34-948 168 740 FAX: +34-948 168 717	Sangüesa Miluce (HEL)	Fuera del horario operativo de Pamplona AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD / Outside Pamplona AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Bilbao AD's.

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
REUS AD	TEL: +34-977 779 804 / 885 FAX: +34-977 779 810	Montsiá-Amposta (HEL) H.U. Joan XXIII (HEL) Mas Passamaner (HEL) Centre de Gestió d'Emergències 112 (HEL)	
SABADELL AD	TEL: +34-937 282 110 FAX: +34-937 122 720	Complex Egara (HEL) Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (HEL) Tírvia (HEL) Tremp (HEL) Ullastrell - Teresa Vilá (HEL) Viella (HEL) Vilaller (HEL)	
SALAMANCA AD	TEL: +34-923 329 600 FAX: +34-923 329 629	Helipuerto Base Contraincendios de Puerto el Pico (HEL)	Fuera del horario operativo de Salamanca AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Madrid/Cuatro Vientos AD / Outside Salamanca AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Madrid/Cuatro Vientos AD's.
SANTANDER AD	TEL: +34-942 202 111 / 113 Fax: +34-942 202 153	Jaedo (HEL)	
SANTIAGO AD	TEL: +34-981 547 560 / 561 / 563 FAX: +34-981 547 564	Costa Norte - Puerto de Viveiro-Celeiro (HEL) Beariz Helipuerto CEE (HEL) Rozas Helipuerto C.I. de Laza (HEL)	
SEVILLA AD	TEL: +34-954 449 202 FAX: +34-954 449 039	Altarejos-Guadalcanal Expo'92 (HEL) La Juliana Mafé-Gibraleón	
TENERIFE NORTE AD	TEL: +34-922 635 866 / 888 FAX: +34-922 635 328	H.U. de Canarias (HEL)	
VALENCIA AD	TEL: +34-961 598 538 / 539 FAX: +34-961 598 537	BP. Oil España (HEL) Castellón Heliplataforma Escal UGS (HEL) Helipuerto de la Base Contraincendios de Prado de los Esquiladores (HEL) Requena Sotos Vinarós (HEL)	
VALLADOLID AD	TEL: +34-983 415 503 FAX: +34-983 415 518	El Carrascal Matilla de los Caños Torozos	Fuera del horario operativo de Valladolid AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Madrid/Cuatro Vientos AD / Outside Valladolid AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Madrid/Cuatro Vientos AD's.
VITORIA AD	TEL: +34-945 163 518 FAX: +34-945 163 553	Madrigalejo del Monte	Fuera del horario operativo de Vitoria AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD / Outside Vitoria AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Bilbao AD's.
ZARAGOZA AD	TEL: +34-976 712 331 FAX: +34-976 712 412	Benabarre Castejón de Monegros La Nava-Corral de Ayllón Santa Cilia de Jaca Teruel Valle del Tena (HEL)	

El FPL se presentará a la ARO designada, según el aeródromo de que se trate, por teléfono u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente o, si no se dispone de estos medios, por radio a la dependencia ATS designada para servir al aeródromo de salida.

El piloto o su representante será el responsable de comunicar a la misma dependencia ATS donde presentó su FPL los mensajes asociados al mismo: salida (DEP), demora (DLA), cambio (CHG) o cancelación (CNL).

Una vez finalizado el vuelo, el piloto está obligado a dar aviso de llegada, personalmente o por radio, tan pronto como sea posible a la dependencia ATS del AD de llegada.

Cuando no haya dependencia ATS en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará a la dependencia ATC más cercana, o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave o a una oficina de notificación ATS designada.

Cuando no se disponga en tierra de medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada. Esta transmisión se hará a una oficina de notificación ATS designada o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave.

El incumplimiento de estas disposiciones por parte del piloto, especialmente en lo que se refiere al aviso de llegada (ARR), puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios ATS, así como operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

FPL shall be submitted to the assigned ARO, depending on the aerodrome, via telephone or by other means prescribed by the appropriate ATS authority or if these means are not available, by radio to the ATS unit designated to serve the aerodrome of departure.

The pilot or his representative is responsible to communicate to the same ATS unit where he submitted his FPL, the subsequent associated messages to his flight plan: departure (DEP), delay (DLA), change (CHG) or cancellation (CNL).

Once the flight has ended, it is the pilot's obligation to give notice of his arrival as soon as possible, personally or by radio, to the ATS unit of the AD of arrival.

When there is no ATS unit at the arrival aerodrome, the arrival notification will be reported to the nearest ATC Unit, or to the aeronautical station serving to the ATS unit in charge of the FIR in which aircraft is operating or to an assigned ATS reporting office.

When no means on ground are available to notify arrival messages, aircraft will broadcast inmediately before landing, by radio, if possible, a message similar to an arrival report. This broadcasting will be done to an assigned ATS reporting office or to the aeronautical station serving to the ATS unit in charge of the FIR in which aircraft is operating.

Uncompliance by the pilot with the above, specially relating to arrival notification (ARR), may lead to serious inconveniences to the ATS services and unnecessary search and rescue operations.

TIEMPO DE PRESENTACIÓN

Planes de vuelo no afectados por el IFPS (VFR y OAT).

A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo con la antelación que se indica a continuación.

1) Vuelo VFR desde aeródromo no controlado:
   a) antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta;
   b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control de tránsito aéreo.
2) Vuelo VFR desde aeródromo controlado:
   a) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo con servicio H24;
   b) Por lo menos 30 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo sin servicio H24.

Planes de vuelo afectados por el IFPS (IFR/GAT).

1) Vuelo IFR desde aeródromo no controlado:
   a) antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta.
   b) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y está sujeto a control de afluencia;
   c) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y no está sujeto a control de afluencia.
2) Vuelo IFR desde aeródromo controlado:
   a) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si el vuelo está sujeto a control de afluencia;
   b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si el vuelo no está sujeto a control de afluencia.

SUBMISSION TIME

Flight plans not affected by the IFPS (VFR and OAT).

Unless the appropriate ATS authority prescribes otherwise, when air traffic services are requested, a flight plan will be submitted with the following time in advance:

1) VFR departing from non controlled aerodrome:
   a) before departure if only flight information and alert services are requested.
   b) at least 60 minutes before EOBT if air traffic control service are requested.
2) VFR departing from controlled aerodrome:
   a) at least 60 minutes before EOBT if departing from an aerodrome with H24 service.
   b) at least 30 minutes before EOBT if departing from an aerodrome without H24 service.

Flight plans affected by the IFPS (IFR/GAT).

1) IFR flights from non controlled aerodrome:
   a) before departure if only flight information and alert services are requested.
   b) at least 3 hours before EOBT if air traffic control service or advisory service is requested and is affected by flow control.
   c) at least 60 minutes before EOBT if air traffic control service or advisory service is requested and is not affected by flow control.
2) IFR flights from controlled aerodrome:
   a) at least 3 hours before EOBT if the flight is affected by air traffic flow measures;
   b) at least 60 minutes before EOBT if the flight is not affected by air traffic flow measures.

NOTA: Todo vuelo que se realice en su totalidad dentro de la región EUR (incluyendo Canarias) podrá presentar el plan de vuelo con más de 24 horas de antelación a la EOBT pero no más de 120 horas. La fecha del vuelo se debe incluir en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo mediante el indicador "DOF/" (fecha del vuelo).

NOTE: All flights operating in its entirety whithin EUR Region (Canaries inclusive), may submit the flight plan with more than 24 hours in advance of the EOBT, but not over 120 hours. The date of the flight must be stated by using the "DOF/" (date of flight) indicator in field 18 of the flight plan form.

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

Síganse con exactitud los formatos establecidos y la manera de indicar los datos.

Comiéncese insertando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.

Insértense siempre las horas con 4 cifras UTC.

Insértense las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).

Espacio sombreado que precede a la casilla 3: para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar mensajes de plan de vuelo.

NOTA: El término "aeródromo", en los planes de vuelo incluye también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.

INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE FLIGHT PLAN FORM

Adhere closely to the prescribed formats and manner of specifying data.

Commence inserting data in the first space provided. Where excess space is available leave unused spaces blank.

Insert all clock times in 4 figures UTC.

Insert all estimated elapsed times in 4 figures (hours and minutes).

Shaded area preceding item 3: to be completed by ATS and COM services, unless the responsability of originating flight plan messages has been delegated.

NOTE: The term "aerodrome" where used in the flight plan is intended to cover also sites other than aerodromes which may be used by certain types of aircraft, e. g. helicopters or ballons.

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 así esté previsto en la normativa de aplicación, lo requiera el proveedor designado para la prestación de los servicios de tránsito aéreo o cuando se considere necesario.

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

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

INSTRUCTIONS FOR INSERTION OF ATS DATA

Complete items 7 to 18 as indicated hereunder.

Complete also item 19 as indicated hereunder, when It is planned in the applicable regulation, when so required by the designated provider of air traffic services, or when otherwise deemed necessary.

NOTE 1: Item numbers on the form are not consecutive, as they correspond to Field Type numbers in ATS messages.

NOTE 2: Air traffic services data systems may impose communications or processing constraints on information in filed flight plans. Possible constraints may, for example, be limits with regard to item length, number of elements in the route item or total flight plan length. Significant constraints are documented in the relevant Aeronautical Information Publication.

CASILLA 7: Identificación de la aeronave (máximo 7 caracteres).

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

a) El designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, 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. KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25).

O,

b) La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (por ejemplo EIAKO, 4XBCD, N2567GA) cuando:

ITEM 7: Aircraft identification (maximum 7 characters).

Insert one of the following aircraft identifications, not exceeding 7 alphanumeric characters and without hyphens and symbols:

a) The ICAO designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft will consist of the ICAO telephony designator for the operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25).

OR,

b) The nationality or common mark and the registration mark of the aircraft (e.g. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), when:

1.- el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., BLIZZARD CGAJS);

2.- la aeronave no esté equipada con radio.

O,

c) Las marcas de matrícula o distintivo de llamada radiotelefónico táctico cuando se trate de aeronaves militares en vuelos nacionales.

NOTA 1: Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen II, Capítulo 5 de la OACI y en libro cuarto del Reglamento de la Circulación Aérea. 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".

NOTA 2: Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7 "Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves", Capítulo 2, de la OACI.

1.- the radiotelephony call sign to be used by the aircraft consists of this identification alone (e.g. CGAJS) or is preceded by the ICAO telephony designator for the aircraft operating agency (e.g. BLIZZARD CGAJS);

2.- the aircraft is not equipped with radio.

OR,

c) The registration mark or the radiotelephony call sign when military aircraft on domestic flights are concerned.

NOTE 1: Provisions for the use of radiotelephony call signs are contained in ICAO Annex 10 "Aeronautical Telecommunications", Volume II, Chapter 5 and in the fourth book of the Reglamento de la Circulación Aérea. ICAO designators and telephony designators for aircraft operating agencies are contained in Doc. 8585, "Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services".

NOTE 2: Standards for nationality, common and registration marks to be used are contained in ICAO Annex 7 "Aircraft Nationality and Registration Marks", Chapter 2.

CASILLA 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo (1 ó 2 caracteres).

REGLAS DE VUELO:

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

I si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará en IFR.

V si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará en VFR.

Y si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo (1). O

Z si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo (1).

(1) Indíquese en la casilla 15 el punto, o puntos, en los cuales 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 el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo:

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.

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

ITEM 8: Flight rules and type of flight (1 or 2 characters).

FLIGHT RULES:

Insert one of the following letters to denote the category of flight rules with which the pilot intends to comply:

I if it is intended that the entire flight will be operated under IFR.

V if it is intended that the entire flight will be operated under VFR.

Y if the flight initially will be operated under IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules (1). Or

Z if the flight initially will be operated under VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules (1).

(1) Specify in item 15 the point or points where a change of flight rules is planned.

TYPE OF FLIGHT:

Insert one of the following letters to denote the type of flight, when so required by the designated provider of air traffic service:

S if scheduled air service.

N if non-scheduled air transport operation.

G If general aviation.

M if military.

X if other than any of the defined categories above.

Specify status of a flight following the indicator STS in Item 18, or when necessary to denote other reasons for specific handling by ATS, indicate the reason following the indicator RMK in Item 18.

CASILLA 9: Número y tipo de aeronaves y categoría de estela turbulenta.

NÚMERO DE AERONAVES (1 ó 2 caracteres):

Insértese el número de aeronaves, si se trata de más de una.

ITEM 9: Number and type of aircraft and wake turbulence category.

NUMBER OF AIRCRAFT (1 or 2 characters):

Insert the number of aircraft, if more than one.

TIPO DE AERONAVE (2 a 4 caracteres):

Insértese el designador apropiado, según se especifica en el Doc. 8643 de la OACI, "Designadores de Tipos de Aeronave".

O, si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo, **insértese** ZZZZ e indíquese en la casilla 18 el número(s) y tipo(s) de aeronaves, precedidos de TYP/.

CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA (1 carácter):

Insértese una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

H PESADA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kg o más.

M MEDIA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 kg pero más de 7.000 kg.

L LIGERA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kg o menos.

TYPE OF AIRCRAFT (2 to 4 characters):

Insert the appropriate designator as specified in ICAO Doc. 8643, "Aircraft Type Designators".

Or, if no such designator has been assigned, or in case of formation flights comprising more than one type, **insert** ZZZZ, and specify in item 18, the number(s) and type(s) of aircraft preceded by TYP/.

WAKE TURBULENCE CATEGORY (1 character):

Insert an oblique stroke followed by one of the following letters to indicate the wake turbulence category of the aircraft:

H HEAVY, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136,000 kg or more.

M MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136,000 kg but more than 7,000 kg.

L LIGHT, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7,000 kg or less.

CASILLA 10: Equipo y capacidades.

Se entiende por capacidades los siguientes elementos:

a) la presencia del equipo adecuado y en funcionamiento a bordo de la aeronave;

b) que el equipo y capacidades se correspondan con las titulaciones de la tripulación de vuelo; y

→ c) cuando sea aplicable, la autorización de la autoridad correspondiente

→ **Equipo de radiocomunicaciones, equipo y capacidades para las ayudas a la navegación y la aproximación.**

Insértese una letra como sigue:

→ **N** si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para y la aproximación para la ruta considerada, o si el equipo no funciona, o

→ **S** si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayudas para la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona (ver Nota 1),

y / o

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

A Sistema de aterrizaje GBAS
B LPV (APV con SBAS)
C LORAN C
D DME
E1 FMC WPR ACARS
E2 D-FIS ACARS
E3 PDC ACARS
F ADF
G GNSS (véase Nota 2)
H HF RTF
I Navegación inercial
J1 CPDLC ATN VDL Modo 2 (ver Nota 3)
J2 CPDLC FANS 1/A HFDL
J3 CPDLC FANS 1/A VDL Modo A
J4 CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2
J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
→ **J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MSAT)
J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

ITEM 10: Equipment and capabilities.

Capabilities comprise the following elements:

a) the presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;

b) that equipment and capabilities are commesurate with flight crew qualifications; and

c) where applicable, the authorization from the appropriate authority.

Radiocommunication equipment, navigation and approach aid equipment and capabilities.

Insert one letter as follows:

N if no COM/NAV approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable, or

S if standard COM/NAV approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable (see Note 1),

and / or

Insert one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV and navigation and approach aid equipment and capabilities available:

A GBAS landing system
B LPV (APV with SBAS)
C LORAN C
D DME
E1 FMC WPR ACARS
E2 D-FIS ACARS
E3 PDC ACARS
F ADF
G GNSS (see Note 2)
H HF RTF
I Inertial navigation
J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 (see Note 3)
J2 CPDLC FANS 1/A HFDL
J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MSAT)
J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

K MLS
L ILS
M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2 ATC RTF (MTSAT)
M3 ATC RTF (Iridium)
O VOR
P1-P9 Reservado para RCP
R Aprobación PBN (ver Nota 4)
T TACAN
U UHF RTF
V VHF RTF
W Aprobación RVSM (ver Nota 5)
X Aprobación MNPS (ver Nota 6)
Y VHF con capacidad de espaciado entre canales de 8,33 kHz. (ver Nota 8)
Z Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (ver Nota 7)

Cualquier otro carácter alfanumérico que no figure anteriormente está reservado.

NOTA 1: Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo prescriba alguna otra combinación.

NOTA 2: Si se usa la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, cualesquiera que sean, se especifican en la casilla 18 a continuación del indicador NAV/ y separados por un espacio.

NOTA 3: Véase el documento sobre Requisitos de Interoperabilidad Estándar para ATN Baseline 1 RTCA/EUROCAE (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) para servicios de enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófono de control de tránsito aéreo.

NOTA 4: Si se utiliza la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especificarán en la casilla 18 después del indicador PBN/. El Manual de Navegación Basada en la Performance (PBN), Doc. 9613 de la OACI, contiene material de orientación (guía) con respecto a la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.

NOTA 5: La inclusión de la letra W indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo RVSM. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

Los explotadores de vuelos en formación de aeronaves de Estado no insertarán la letra W en la casilla 10 del formulario del plan de vuelo OACI, sea cual fuere la situación de aprobación RVSM de las aeronaves en cuestión. Cuando tengan la intención de efectuar operaciones dentro del espacio aéreo RVSM como tránsito aéreo general (GAT), insertarán STS/NONRVSM en la casilla 18 del mencionado formulario.

NOTA 6: La inclusión de la letra X indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo MNPS. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

NOTA 7: Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT/, según corresponda.

Los explotadores de aeronaves con aprobación P-RNAV, que únicamente usen el VOR/DME para determinación de posición, insertarán la letra Z en la casilla 10 del plan de vuelo y el descriptor EURPRNAV en la casilla 18 del plan de vuelo, precedido del indicador NAV/.

K MLS
L ILS
M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2 ATC RTF (MTSAT)
M3 ATC RTF (Iridium)
O VOR
P1-P9 Reserved for RCP
R PBN approved (see Note 4)
T TACAN
U UHF RTF
V VHF RTF
W RVSM approved (see Note 5)
X MNPS approved (see Note 6)
Y VHF with 8.33 channel spacing capability (see Note 8)
Z Other equipment carried or other capabilities (see Note 7)

Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

NOTE 1: If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the designated provider of air traffic service.

NOTE 2: If the letter G is used, the types of external GNSS augmentations, whatever these may be, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space.

NOTE 3: See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services/air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.

NOTE 4: If the letter R is used, the performance-based navigation levels that can be met are specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance-based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-based navigation (PBN) Manual, ICAO Doc.9613.

NOTE 5: Inclusion of the letter W indicates that the aircraft has been approved for flying in RVSM airspace. The aircraft registration must be inserted in Item 18 preceded by REG/.

Operators of flights in formation of State aircraft shall not insert the letter W in Item 10 of the ICAO flight plan form, whichever the RVSM approval situation of these aircraft is. When having the intention to operate within RVSM airspace as general air traffic (GAT), they shall insert STS/NONRVSM in Item 18 of the aforementioned form.

NOTE 6: Inclusion of the letter X indicates that the aircraft has been approved for flying in MNPS airspace. The aircraft registration must be inserted in Item 18 preceded by REG/.

NOTA 7: If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/, as appropriate.

Aircraft operators with P-RNAV approval, which only use VOR/DME for the determination of position, must insert the letter Z in Item 10 of the flight plan and the descriptor EURPRNAV in Item 18 of the flight plan, preceded by the indicator NAV/.

NOTA 8: La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamientos.

NOTE 8: Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.

Equipo y capacidades de vigilancia

Insértese 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 más de las siguientes letras, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia, en funcionamiento, a bordo:

SSR en Modos A y C

A Transpondedor – Modo A (4 dígitos - 4096 códigos)

C Transpondedor – Modo A (4 dígitos - 4096 códigos) y Modo C

SSR en Modo S

E Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B).

H Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de vigilancia mejorada.

I Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, pero no capacidad de altitud de presión.

L Transpondedor – Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión, capacidad de señales espontáneas (squitter) ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada.

P Transpondedor – Modo S, incluyendo altitud de presión pero no capacidad de identificación de aeronave.

S Transpondedor – Modo S, incluyendo tanto la capacidad de identificación de aeronave como altitud de presión.

X Transpondedor – Modo S, sin capacidad de identificación de aeronave ni de altitud de presión.

NOTA: La capacidad de vigilancia aumentada es la capacidad de la aeronave para transmitir datos en enlace descendente extraídos de la aeronave a través del transpondedor Modo S.

ADS-B

B1 ADS-B con capacidad de transmisión 1090 MHz ADS-B dedicada.

B2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción 1090 MHz ADS-B dedicada.

U1 ADS-B con capacidad de transmisión usando UAT.

U2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción usando UAT.

V1 ADS-B con capacidad de transmisión usando VDL Modo 4.

V2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción VDL Modo 4.

ADS-C

D1 ADS-C con capacidades FANS 1/A.

G1 ADS-C con capacidades ATN.

Los caracteres alfanuméricos no indicados anteriormente están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

NOTA: Las aplicaciones de vigilancia adicionales deberían indicarse en la casilla 18 a continuación del indicador SUR/.

Surveillance equipment and capabilities

Insert N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable.

Or,

Insert one or more of the following letters, to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

SSR Modes A and C

A Transponder – Mode A (4 digits - 4096 codes)

C Transponder – Mode A (4 digits - 4096 codes) and Mode C

SSR Mode S

E Transponder – Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability.

H Transponder – Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability.

I Transponder – Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability.

L Transponder – Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability.

P Transponder – Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability.

S Transponder – Mode S, including both pressure-altitude and aircraft identification capability.

X Transponder – Mode S, with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability.

NOTE: Augmented surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a Mode S Transponder.

ADS-B

B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” capability.

B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” and “in” capability

U1 ADS-B “out” capability using UAT.

U2 ADS-B “out” and “in” capability using UAT.

V1 ADS-B “out” capability using VDL Mode 4.

V2 ADS-B “out” and “in” capability using VDL Mode 4.

ADS-C

D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities.

G1 ADS-C with ATN capabilities.

Alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Example: ADE3RV/HB2U2V2G1

NOTE: Additional surveillance applications should be listed in Item 18 following the indicator SUR/.

CASILLA 13: Aeródromo de salida y hora (8 caracteres):

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se indica en el Doc. 7910 de la OACI, "Indicadores de Lugar",

o, si no se ha asignado indicador de lugar,

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

o, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/ …, si la aeronave no ha despegado del aeródromo,

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.

ITEM 13: Departure aerodrome and time (8 characters):

Insert the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome, as specified in ICAO Doc. 7910, "Location Indicators",

or, if no location indicator has been assigned,

insert ZZZZ, and **specify**, in item 18, the name and location of the aerodrome preceded by DEP/,

or, the first point of the route or the marker radio beacon preceded by DEP/ …, if the aircraft has not taken off from the aerodrome,

or, if the flight plan is received from an aircraft in flight,

insert AFIL, and **specify**, in item 18, the ICAO four letter location indicator of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/,

then, without a space,

insert for a flight plan submitted before departure, the estimated off-block time (EOBT),

or, for a flight plan received from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.

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 (ejemplo: K0830); o
– *Nudos*, mediante la letra N seguida de 4 cifras (ejemplo: N0485); o
– *Número de Mach verdadero*, cuando el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (ejemplo: 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 (ejemplos, F085; F330); o
– *Nivel métrico normalizado en decenas de metros*, expresado mediante una S seguida de 4 cifras, cuando lo indique el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo (ejemplo: S1130); o
– *Altitud en centenares de pies*, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (ejemplos: A045; A100); o
– *Altitud en decenas de metros*, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (ejemplo: M0840); o
– respecto a los *vuelos VFR no controlados, las letras VFR*.

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

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas:

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

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;

ITEM 15: Route.

Insert the first cruising speed as in **(a)** and the first cruising level as in **(b)**, without a space between them, **then**, following the arrow, **insert** the route description as in **(c)**.

a) Cruising Speed (maximum 5 characters):

Insert the *true airspeed* for the first or the whole cruising portion of the flight, in terms of:

– *Kilometres per hour*, expressed as K followed by 4 figures (e.g. K0830); or
– *Knots*, expressed as N followed by 4 figures (e.g. N0485); or
– *True Mach number*, when so prescribed by the designated provider of air traffic service, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 figures (e.g. M082).

b) Cruising Level (maximum 5 characters):

Insert the planned *cruising level* for the first stage or the whole portion of the route to be flown, in terms of:

– *Flight level*, expressed as F followed by 3 figures (e.g. F085; F330); or
– *Standard metric level in tens of metres*, expressed as S followed by 4 figures, when so prescribed by the designated provider of air traffic service (e.g. S1130); or
– *Altitude in hundreds of feet*, expressed as A followed by 3 figures (e.g. A045; A100); or
– *Altitude in tens of metres*, expressed as M followed by 4 figures (e.g. M0840); or
– for *uncontrolled VFR flights, the letters VFR*.

c) Route (including changes of speed, level and/or flight rules):

Flights along designated ATS routes:

Insert, the designator of the first ATS route, if the departure aerodrome is located on, or connected to the ATS route,

or, if the departure aerodrome is not on, or connected to the ATS route, the letters DCT followed by the point of joining the first ATS route, followed by the designator of the ATS route;

luego insértese cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS (1) y/o cambiar de reglas de vuelo.

(1): 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, o del designador del próximo tramo de ruta 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 el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo,

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 meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos que operen fuera de dichas 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 solamente la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 6), a continuación, 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 (ejemplo: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Para planes de vuelo IFR/GAT que despeguen de cualquier aeródromo español, el primer campo de la ruta (después de indicar el grupo velocidad/nivel de vuelo) debe ser el siguiente:

– El nombre en clave del primer punto significativo de la SID utilizada.
– El nombre en clave del punto significativo de la primera ruta ATS a la que se dirija, cuando no se haya publicado una SID en el aeródromo de salida. Este punto puede ir precedido del indicador DCT.

El campo ruta no debe incluir nunca las siglas SID/STAR, ni las descripciones de las mismas. Esta Instrucción se establece debido a requisitos operativos del IFPS.

2) Punto importante (2 a 11 caracteres).

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (ejemplo: LN, MAY, HADDY), o, si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

then insert each point at which either a change of speed and/or level is planned to commence, or a change of ATS route (1), and/or a change of flight rules is planned.

(1): When a transition is planned between a lower and an upper ATS route and the routes are oriented in the same direction, the point of transition does not need to be inserted.

Followed in each case by the designator of the next ATS route segment, even if the same as the previous one,

or by DCT, if the flight to the next point will be outside of a designated route, unless both points are defined by geographical coordinates.

Flights outside designated ATS routes:

Insert points normally not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM) apart, including each point at which a change of speed or level, a change of track, or a change of flight rules is planned,

or, when required by the designated provider of air traffic service,

define the track of flights operating predominantly in an East-West direction between 70°N and 70°S by reference to significant points formed by the intersections of half or whole degrees of latitude with meridians spaced at intervals of 10° of longitude. For flights operating in areas outside those latitudes, the tracks shall be defined by significant points formed by the intersection of parallels of latitude with meridians normally spaced at 20° of longitude. The distance between significant points shall, as far as posible, not exceed one hour's flight time. Additional significant points shall be established as deemed necessary.

For flights operating predominantly in a North-South direction, define tracks by reference to significant points formed by the intersection of whole degrees of longitude with specified parallels of latitude which are spaced at 5°.

Insert DCT between sucessive points unless both points are defined by geographical coordinates or by bearing and distance.

Use only the conventions in 1) to 6) below and **separate** each sub-item by a space.

1) ATS Route (2 to 7 characters).

The coded designator assigned to the route or route segment including, where appropriate, the coded designator assigned to the standard departure or arrival route (e.g.: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

For IFR/GAT flight plans departing from any Spanish aerodrome, the first field of the route (after indicating the speed/flight level group) must be the following:

– The designator of the first significant point of the SID used.
– Where no SID is published for the aerodrome of departure, then the significant point where the first ATS route is joined. This point can be preceded by the DCT indicator.

The route item shall never include the terms SID/STAR nor their descriptions. This instruction is due to IFPS operating requirements.

2) Significant Point (2 to 11 characters).

The coded designator (2 to 5 characters) assigned to the point (e.g. LN, MAY, HADDY), or, if no coded designator has been assigned, one of the following ways:

– *Grados solamente* (7 caracteres): 2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguido 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, por ejemplo 46N078W.
– *Grados y minutos* (11 caracteres): 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguido de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 4620N 07805W.
– *Marcación y distancia con respecto a una ayuda para la navegación:* La identificación de un punto significativo, seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos; seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras, que expresen millas marinas. En áreas de gran latitud en las que la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros; por ejemplo, un punto a 180° magnéticos y a 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, *aún 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) Cambio de tipo de vuelo (GAT/OAT).

El IFPS procesa la parte GAT de planes de vuelo mixtos GAT/OAT (Civil/Militar) cuando éstos afecten al área ECAC.

Deberá indicarse el punto de cambio de OAT a GAT o viceversa de la manera siguiente: "Punto de cambio/GAT" ó "Punto de cambio/OAT".

Ejemplos: N0400F280...NTM/OAT TB6
N0460F370...TB6 NTM/GAT UR110

El IFPS asume que todos los planes de vuelo comienzan con control aéreo civil (GAT), a menos que se indique un cambio a GAT posteriormente en la ruta. En este caso asume que todo el tramo anterior al cambio en la ruta es OAT.

6) 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)

– *Only degrees* (7 characters): 2 figures describing latitude in degrees, followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 3 figures describing longitude in degrees, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 46N078W.
– *Degrees and minutes* (11 characters): 4 figures describing latitude in degrees and in tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N 07805W.
– *Bearing and distance from a navigation aid*: The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros; e.g. a point 180° magnetic at a distance of 40 NM from VOR "DUB", should be expressed as: DUB180040.

3) Change of speed or level (maximum 21 characters).

The point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence, expressed exactly as in 2) above, followed by an *oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level*, expressed exactly as in a) and b) above, without a space between them, *even when only one of these quantities will be changed*.

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

4) Change of flight rules (maximum 3 characters).

The point at which the change of flight rules is planned, expressed exactly as in 2) or 3) above as appropriate, *followed by a space and one of the following*:

VFR if from IFR to VFR
IFR if from VFR to IFR

Examples: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

5) Changes in the type of flight (GAT/OAT).

IFPS processes the GAT part of mixed GAT/OAT flight plans (Civil/Military), when these affect the ECAC area.

A change from OAT to GAT or vice versa must be indicated as follows: "significant point/GAT" or "significant point/OAT".

Examples: N0400F280...NTM/OAT TB6
N0460F370...TB6 NTM/GAT UR110

The IFPS assumes that all flight plans begin with civil air control (GAT), unless a change to GAT is indicated later in the route. In this case it assumes that every segment in the route prior to the change was OAT.

6) Cruise climb (maximum 28 characters).

The letter C followed by an *oblique stroke; then the point at which cruise climb is planned to start*, expressed exactly as in 2) above, *followed by an oblique stroke; then the speed to be maintained during cruise climb*, expressed exactly as in a) above, *followed by the two levels*

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

defining the layer to be occupied during cruise climb, each level expressed exactly as in b) above, *or the level above which cruise climb is planned followed by the letters PLUS*, without a space between them.

Examples: C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

CASILLA 16: Aeródromo de destino y duración total prevista; aeródromo(s) de alternativa de destino.

Aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres). (1)

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se indica en el Doc. 7910 "Indicadores de Lugar" de la OACI,

o, si no se ha asignado indicador de lugar,

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

Después, sin dejar un espacio,

insértese la duración total prevista.

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

Aeródromo(s) de alternativa de destino.

Insértese el (los) indicador(es) de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en el Doc. 7910 "Indicadores de lugar" de la OACI, separados por un espacio,

→ **o**, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de destino,

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

ITEM 16: Destination aerodrome and total estimated elapsed time; destination alternate aerodrome(s).

Destination aerodrome and total estimated elapsed time (8 characters). (1)

Insert the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome, as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators",

or, if no location indicator has been assigned,

insert ZZZZ and **specify** in Item 18 the name and location of the aerodrome, preceded by DEST/.

Then, without a space,

insert the total estimated elapsed time.

(1): For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.

Destination alternate aerodrome(s).

Insert the ICAO four-letter location indicator(s) of not more than two destination alternate aerodromes, as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators", separated by a space,

or, if no location indicator has been assigned to the destination aerodrome(s),

insert ZZZZ and **specify** in Item 18 the name and location of the destination alternate aerodrome(s), preceded by 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 deberían usarse como se estipula a continuación.

Insértese 0 (cero) si no hay otros datos,

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

→ RFP/ El formato RFP/Qn se empleará para indicar el número del plan de vuelo sustitutivo, donde "n" se sustituirá por "1" para la primera sustitución, "2" para la segunda sustitución, y así sucesivamente.
Ejemplos: RFP/Q1, RFP/Q2, etc.

STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, por ejemplo misión de búsqueda y salvamento, como sigue:

- ALTRV: para un vuelo operado de acuerdo con una reserva de altitud;
- → ATFMX: para un vuelo exento de medidas ATFM autorizadas por el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo;
- FFR: extinción de incendios;
- FLTCK: vuelo de calibración de ayudas a la navegación;

ITEM 18: Other information.

NOTE: Use of indicators not included under this item may result in data being rejected, processed incorrectly or lost.

Hyphens or oblique strokes should only be used as prescribed below.

Insert 0 (zero) if no other information,

or any other necessary information in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder, followed by an oblique stroke and the information to be recorded:

RFP/ The "RFP/Qn" format is used to identify a replacement flight plan number, where "n" will be replaced by "1" for the first replacement, "2" for the second replacement, and so on.
Examples: RFP/Q1, RFP/Q2, etc.

STS/ Reason for special handling by ATS, for example a search and rescue mission, as follows:

- ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;
- ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the designated provider of air traffic service;
- FFR: fire-fighting;
- FLTCK: flight check for calibration of navaids;

- HAZMAT: para un vuelo que transporta mercancías peligrosas;
- HEAD: vuelo con tratamiento de jefe de estado;
- HOSP: vuelo médico específicamente declarado por la autoridades sanitarias;
- HUM: vuelo que opera por razones humanitarias;
- MARSA: vuelo para el que una entidad militar asume la responsabilidad de separación respecto de aeronaves militares;
- MEDEVAC: vuelo de evacuación de emergencia médica con riesgo para la vida;
- NONRVSM: vuelo que no cumple con los requisitos RVSM y tenga intención de operar en espacio aéreo RVSM;
- SAR: vuelo en misión de búsqueda y salvamento;
- STATE: vuelos militares, de aduanas o policiales.

NOTA: El uso fraudulento de estos designadores podrá ser considerado un quebranto serio de los procedimientos con las consecuencias jurídicas establecidas para tales supuestos por las disposiciones aplicables, Incluidas las medidas disciplinarias o sancionadoras que, en su caso, procedan.

Otras razones para el tratamiento especial por parte del ATS se indicarán tras el designador RMK/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Incluir tanto los indicadores de abajo como los aplicados al vuelo, con un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

- HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;
- HEAD: a flight with Head of State status;
- HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;
- HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;
- MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;
- MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;
- NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;
- SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission;
- STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.

NOTE: Fraudulent use of these designators might be considered a serious violation of the procedures which may derive in the corresponding juridical consequences established to the effect by applicable provisions, including disciplinary or sanction measures as appropriate.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities. Include as many of the indicators below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.

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

	ESPECIFICACIONES RNP / RNP SPECIFICATIONS
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos / Basic RNP 1, all permitted sensors
O2	RNP 1 GNSS básica / Basic RNP 1 GNSS
O3	RNP 1 DME/DME básica / Basic RNP 1 DME/DME
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica / Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH con/with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH con/with RF (se requiere autorización especial / special authorization required)
T2	RNP AR APCH sin/without RF (se requiere autorización especial / special authorization required)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparezcan anteriormente están reservadas.

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, diferentes de los que se especifiquen en PBN/, según lo requiera el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo. Indíquese la aumentación GNSS tras este indicador, dejando un espacio entre dos o más sistemas de aumentación, ej. NAV/GBAS SBAS.

NOTA: Los explotadores de aeronaves con aprobación P-RNAV, que únicamente usen el VOR/DME para la determinación de posición, insertarán la letra Z en la casilla 10 del plan de vuelo y el descriptor EURPRNAV en la casilla 18 del plan de vuelo, a continuación del indicador NAV/.

COM/ Se indicarán las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la casilla 10 a).

DAT/ Se indicarán aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10 a).

SUR/ Se incluirán aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10 b).

DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o de la dependencia ATS de la cual se pueden obtener datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, se indicará la ubicación como sigue:

Con 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguido de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, ej. 4620N07805W (11 caracteres).

O, con la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como sigue:

La identificación del punto significativo seguido de la marcación desde el punto significativo, mediante tres cifras que indiquen grados magnéticos, seguidos de la distancia desde el punto, mediante tres cifras que expresen millas marinas. En áreas de alta latitud donde está indicado por la autoridad competente que esa referencia de datos magnéticos es impracticable, pueden utilizarse grados verdaderos. Completar el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, ej. un punto a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas desde el VOR "DUB" debería indicarse así: DUB180040.

Combinations of alphanumeric characters not indicated above are reserved.

NAV/ Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the designated provider of air traffic service. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS.

NOTE: Aircraft operators with P-RNAV approval, which only use VOR/DME to determine position, shall insert the letter Z in item 10 of the flight plan and the descriptor EURPRNAV in item 18 of the flight plan, under the indicator NAV/.

COM/ Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10 a).

DAT/ Indicate data applications or capabilities not specified in Item 10 a).

SUR/ Include surveillance applications or capabilities not specified in Item 10 b).

DEP/ Name and location of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate location as follows:

With 4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N07805W (11 characters).

Or, bearing and distance from the nearest significant point, as follows:

The identification of the significant point followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. a point of 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040.

O, el primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.

DEST/ Nombre y lugar del aeródromo de destino, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indicar la ubicación en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más cercano, como se describe anteriormente en DEP/.

➔ DOF/ Fecha de salida del vuelo, en formato de seis cifras (DOF/AAMMDD), dos para el año, dos para el mes y dos para el día, por ese orden.

REG/ La nacionalidad o marca común y registro de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7 y cuando en la casilla 10 se incluyan las letras W o X.

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 el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo. (1)

Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204

(1): No es obligatorio insertar la duración total prevista hasta los límites de los FIR de Madrid y Barcelona.

SEL/ Clave SELCAL, para aeronaves así equipadas.

➔ TYP/ Tipo(s) de aeronave(s), precedidos de ser necesario sin un espacio por el número de aeronaves de cada tipo, separados por un espacio, si en la casilla 9 se ha insertado ZZZZ.

Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando ➔ lo requiera el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo. 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 ocurra 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 es diferente de la identificación de la aeronave que figura en la Casilla 7.

ORGN/ Dirección AFTN de 8 letras del originador u otros detalles de contacto apropiados, en aquellos casos en que no se pueda identificar fácilmente al originador ➔ del plan de vuelo, según lo disponga el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo.

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

PER/ Datos de 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 de la OACI), Volumen 1 – Procedimientos de Vuelo", ➔ cuando así lo prescriba el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo.

Or, the first point of the route (name or LAT/LONG) or the marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome.

DEST/ Name and location of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described under DEP/ above.

DOF/ The date of flight departure in a six-figure format (DOF/YYMMDD), where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day.

REG/ The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in Item 7 and when the letters W or X are included in Item 10.

EET/ Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the designated provider of air traffic service. (1)

Examples: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204

(1): Insertion of accumulated estimated elapsed times up to Madrid and Barcelona FIR limits is not compulsory.

SEL/ SELCAL Code, for aircraft so equipped.

TYP/ Type(s) of aircraft, preceded if necessary without a space by number(s) of aircraft of each type, each type separated by one space, if ZZZZ is inserted in Item 9.

Example: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Aircraft address (expressed in the form of an alphanumerical code of six hexadecimal characters) when required by the designated provider of air traffic service. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO.

DLE/ En-route delay or holding: insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four-figure time in hours and minutes (hhmm).

Example: DLE/MDG0030

OPR/ ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in Item 7.

ORGN/ The originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be readily identified, as required by the designated provider of air traffic service.

NOTE: In some areas, flight plan reception centres may insert the ORGN/ identifier and the originator's AFTN address automatically.

PER/ Aircraft performance data, indicated by a single letter, as specified in the "Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, ICAO Doc. 8168), Volume 1 – Flight Procedures", if so prescribed by the designated provider of air traffic service.

ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como se describe anteriormente en DEP/.

RALT/ Indicadores de lugar OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en el Doc. 7910 "Indicadores de Lugar" de la OACI, o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se les ha asignado un indicador. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como se describe anteriormente en DEP/.

TALT/ Indicadores de lugar OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en el Doc. 7910 "Indicadores de Lugar" de la OACI, o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se les ha asignado un indicador. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia desde el punto significativo más próximo, como se describe 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 renovación de la autorización en vuelo.

Ejemplos: RIF/DTA HEC KLUX
RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Cualquier otra observación en lenguaje claro, cuando así lo requiera el proveedor designado para la prestación del servicio de tránsito aéreo o se estime necesario.

NOTA: Los indicadores descritos anteriormente se utilizarán sin perjuicio de que reglamentos Comunitarios establezcan otros indicadores adicionales.

CASILLA 19: Información suplementaria.

Autonomía.

Después de E/ **insértese** un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Personas a bordo.

Después de P/ **insértese** el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente. **Insértese** TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

Equipo de emergencia y supervivencia.

R/ (Radio)

Táchese U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz.

Táchese V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz.

Táchese E si no se dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA).

S/ (Equipo de supervivencia)

Táchense todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia. **Táchese** P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar. **Táchese** D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto. **Táchese** M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo. **Táchese** J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.

ALTN/ Name of destination alternate aerodrome(s), if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

RALT/ ICAO four letter location indicator(s) for en-route alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators", or name(s) of en-route alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

TALT/ ICAO four letter location indicator(s) for take-off alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc. 7910 "Location Indicators", or name(s) of take-off alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the Aeronautical Information Publication, indicate the location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

RIF/ The route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to reclearance in flight.

Examples: RIF/DTA HEC KLUX
RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Any other plain-language remarks, when required by the designated provider of air traffic service or deemed necessary.

NOTE: The indicators described above will be used without prejudice to Community rules establishing additional indicators.

ITEM 19: Supplementary Information.

Endurance.

After E/ **insert** a 4 figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.

Persons on board.

After P/ **insert** the total number of persons (passengers and crew) on board, when required by the appropriate ATS authority. **Insert** TBN (to be notified) in the total number of persons if is not known at the time of filing the flight plan.

Emergency and survival equipment.

R/ (Radio)

Cross out U if UHF on frequency 243.0 MHz is not available.

Cross out V if VHF on frequency 121.5 MHz is not available.

Cross out E if emergency beacon for aircraft location (ELBA) is not available.

S/ (Survival equipment)

Cross out all indicators if survival equipment is not carried. **Cross out** P if polar survival equipment is not carried. **Cross out** D if desert survival equipment is not carried. **Cross out** M if maritime survival equipment is not carried. **Cross out** J if jungle survival equipment is not carried.

J/ (Chalecos)

Táchense todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas. **Táchese** L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces. **Táchese** F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia. **Táchese** U ó V o ambos, según se señaló en R/ para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.

D/ (Botes neumáticos)

NUMERO: **Táchense** los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo, o insértese el número de botes neumáticos a bordo;

CAPACIDAD: **Insértese** la capacidad total, número de personas, de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo;

CUBIERTA: **Táchese** el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos;

COLOR: **Insértese** el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.

A/ (Color y marcas de la aeronave)

Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.

N/ (Observaciones)

Táchese el indicador N si no hay observaciones, o indíquese todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.

C/ (Piloto)

Insértese el nombre del piloto al mando.

J/ (Jackets)

Cross out all indicators if life jackets are not carried. **Cross out** L if life jackets are not equipped with lights. **Cross out** F if life jackets are not equipped with fluorescein. **Cross out** U or V or both as in R/ above to indicate radio capability of jackets, if any.

D/ (Dinghies)

NUMBER: **Cross out** indicators D and C if no dinghies are carried, or insert number of dinghies carried;

CAPACITY: **Insert** total capacity, in persons, of all dinghies carried;

COVER: **Cross out** indicator C if dinghies are not covered;

COLOUR: **Insert** colour of dinghies if carried.

A/ (Aircraft, colour and markings)

Insert colour of aircraft and significant markings.

N/ (Remarks)

Cross out indicator N if no remarks, or indicate any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.

C/ (Pilot)

Insert the name of pilot-in-command.

PRESENTADO POR

Insértese el nombre de la dependencia, empresa o persona que presenta el plan de vuelo.

FILED BY

Insert the name of the unit, agency or person filing the flight plan.

ACEPTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

Indíquese la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por la autoridad ATS competente.

ACCEPTANCE OF THE FLIGHT PLAN

Indicate acceptance of the flight plan in the manner prescribed by the appropriate ATS authority.

INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS COM

Casilla a completar

Complétense los dos primeros renglones sombreados del formulario y **complétese** el tercero solo cuando sea necesario. Para direccionamiento de los mensajes de plan de vuelo ver ENR 1.11.

INSTRUCTIONS TO INSERT COM DATA

Item to be completed

Complete the top two shaded lines of the form, and **complete** the third shaded line only when necessary. For addressing of flight plans and associated messages see ENR 1.11.

SOLICITUD DE PLAN DE VUELO PRESENTADO

Las dependencias ATS que no dispongan de un FPL IFR/GAT pueden solicitarlo mediante un mensaje RQP que se encaminará a las dos direcciones del IFPS (ver ENR 1.11).

El IFPS contestará al originador del mensaje RQP enviándole:

– el FPL solicitado, incluyendo en la casilla 18 la indicación "SRC/RQP".

– o bien, un mensaje de rechazo (REJ) con un campo de error que indique que no existe tal FPL.

Ejemplo: (RQP-BAW123-EGLL-LIRF).

REQUEST FILED FLIGHT PLAN

ATS units needing a FPL IFR/GATcan request it with a RQP message which should be transmitted to both IFPS addresses (see ENR 1.11).

IFPS will return to the originator of a RQP message either:

– the requested FPL, with the indication "SRC/RQP" in item 18;

– or, on REJ message with an error indication that there is no FPL to match the query.

Example: (RQP-BAW123-EGLL-LIRF).

SOLICITUD DE INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

La dependencia ATS que desee información suplementaria respecto a un plan de vuelo **afectado** por el **IFPS** debe contactar con el supervisor del IFPS y enviar un mensaje **RQS** a las dos unidades IFPS.

REQUEST SUPPLEMENTARY INFORMATION

To request supplementary information relating to a FPL **affected by IFPS**, an ATS unit should contact the IFPS Supervisor and should send a **RQS** message to both IFPS.

La dependencia ATS que solicite un plan de vuelo suplementario de un vuelo **no afectado** por el **IFPS** transmitirá el mensaje **RQS** a la ARO del aeródromo de salida, o en el caso de un plan de vuelo AFIL, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo especificada en dicho mensaje de plan de vuelo.

To request supplementary information relating to an FPL **not affected by IFPS**, an ATS unit should send a **RQS** message to the corresponding ARO of the departure aerodrome, and in case of an AFIL flight plan, to the Air Traffic Services Unit indicated in the flight plan message.

INFORMACIÓN EUR RVSM

Los requisitos de planificación de vuelo EUR RVSM para la cumplimentación de los formularios OACI de plan de vuelo presentado (FPL) y plan de vuelo repetitivo (RPL) están incluidos en los Procedimientos Suplementarios Regionales EUR (Doc 7030/4 - EUR).

Además de las especificaciones contenidas en dicho documento, deberá considerarse el siguiente requisito adicional:

- Al igual que los vuelos militares, los operadores de aeronaves de aduanas o policía también insertarán la letra M en la casilla 8 del plan de vuelo OACI.

Indicación de la situación de aprobación RVSM en el plan de vuelo:

- Se incluirá la letra W en la casilla 10 del FPL para las aeronaves con aprobación RVSM que tengan intención de operar en el espacio aéreo EUR RVSM, sea cual fuere el nivel de vuelo requerido.
- En el campo ruta (casilla 15 del FPL) se indicará la velocidad/nivel de vuelo en el punto de entrada/salida del espacio aéreo EUR RVSM.
- Los vuelos de estado sin aprobación RVSM incluirán en la casilla 18 del FPL el indicador STS/NONRVSM.
- Los vuelos en formación de aeronaves de estado no insertarán la letra W en la casilla 10 del FPL, sea cual fuere la situación de aprobación RVSM de las aeronaves en cuestión. Cuando los vuelos en formación de aeronaves de estado tengan intención de efectuar operaciones en el espacio aéreo EUR RVSM como tránsito aéreo general (GAT), insertarán STS/NONRVSM en la casilla 18 del FPL.
- Respecto a los planes de vuelo repetitivos (RPL), la situación de aprobación RVSM se indicará en la casilla Q del formulario RPL. Los vuelos con aprobación RVSM incluirán tras el indicador EQPT/ la letra W junto con toda otra información acerca de capacidad y equipos con la misma sintaxis usada en la casilla 10 del FPL.

EUR RVSM INFORMATION

The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

Furthermore, the following requirements are in addition to the flight plan requirements contained in the previous document:

- In the same manner as we do with military operations, operators of customs or police aircraft must insert the letter M in item 8 of the ICAO Flight Plan Form.

Indication in the flight plan of RVSM approval status:

- Insert the letter W in item 10 of the FPL for RVSM approved aircraft intending to operate within the planned EUR RVSM airspace regardless of the requested flight levels.
- In the field route (item 15 of FPL) insert the speed/flight level at the entry/exit point of EUR RVSM airspace.
- For a non-RVSM approved State aircraft the indicator STS/NONRVSM must be inserted in item 18 of ICAO FPL.
- Operators of State aircraft on formation flights must not insert the letter W in item 10 of the ICAO FPL, regardless of the RVSM approval status of the aircraft concerned. Operators of State aircraft on formation flights intending to operate within the EUR RVSM airspace as general air traffic (GAT) must include STS/NONRVSM in item 18 of the FPL.
- Regarding the Repetitive Flight Plans (RPL), the RVSM approval status must be included in item Q of the RPL. RVSM approved flights must include in EQPT/ the letter W together with all other equipment and capability information in conformity with item 10 of the FPL.

MENSAJES ASOCIADOS AL PLAN DE VUELO

Mensaje de Modificación (CHG)

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

Hay ciertos campos del plan de vuelo que no pueden ser modificados por un mensaje CHG. Estos campos son los siguientes:

– Identificación de la aeronave.
– Aeródromo de salida.
– Aeródromo de destino.
– Fecha estimada de fuera calzos.
– Hora estimada de fuera calzos (*).

FLIGHT PLAN ASSOCIATED MESSAGES

Modification Message (CHG)

A CHG message shall be transmitted when any change is to be made to basic flight plan data contained in previously transmitted FPL or RPL data. The CHG message shall be sent to those recipients of basic flight plan data which are affected by the change. Relevant revised basic flight plan data shall be provided to such affected entities not previously having received this.

There are certain items in the flight plan that cannot be modified by a CHG message. These items are the following:

– Aircraft Identification.
– Aerodrome of Departure.
– Aerodrome of Destination.
– Estimated Off-Block Date.
– Estimated Off-Block Time (*).

(*) Para cualquier adelanto en la EOBT de más de 15 minutos, habrá que cancelar el plan de vuelo anterior y originar uno nuevo; pero si la modificación de la EOBT supone un retraso respecto a la que figuraba en el FPL, implicará la transmisión de un mensaje DLA.

NOTA: El IFPS acepta notificar una demora de la EOBT que figuraba en el FPL mediante un mensaje CHG, sin embargo de acuerdo a nuestro Reglamento de la Circulación Aérea, un retraso de la EOBT implicará la transmisión de un mensaje DLA.

La modificación de cualquiera de estos campos implicará una cancelación del FPL original y la presentación de un nuevo FPL. Los demás campos pueden modificarse mediante un mensaje de modificación (CHG).

Mensaje de Cancelación (CNL)

Tras la presentación y transmisión de un FPL, cualquier modificación en los campos siguientes generará un mensaje de cancelación (CNL) del FPL original y la presentación de uno nuevo:

– Identificación de la aeronave.

– Aeródromo de salida.

– Aeródromo de destino.

– Fecha de vuelo.

– EOBT (sólo en caso de adelanto).

Es muy importante que el originador de un FPL cancele éste:

– tan pronto como sepa que el vuelo no va a operar, o

– antes de presentar un plan de vuelo que reemplaza al mismo.

Mensaje de Demora (DLA)

En el caso de que haya una demora de más de quince (15) minutos respecto a la hora prevista de fuera de calzos para un vuelo IFR (excepto si el vuelo IFR tiene un SLOT asignado), o de treinta (30) minutos para un vuelo VFR controlado, o de sesenta (60) minutos para un vuelo VFR no controlado, se comunicará tal circunstancia mediante un mensaje DLA. Transcurrido este período de tiempo, si el originador del plan de vuelo no toma ninguna medida, el FPL se cancelará automáticamente.

– Vuelos IFR con SLOT asignado:

a) Si sufren una demora mayor de 30 minutos sobre su EOBT, se enviará un mensaje de demora (DLA).

b) Si sufren una demora mayor de 15 minutos no mayor de 30 minutos, el originador debe enerar una petición de revisión de SLOT (SRR).

Mensaje de Salida (DEP)

1) No se enviarán mensajes de salida para vuelos IFR que despeguen de aeródromos españoles con destino a aeródromos ubicados en la región EUR.

2) No se necesita la transmisión del mensaje de salida para vuelos IFR que despeguen de aeródromos procedentes de la mencionada región con destino a aeródromos españoles.

3) Se transmitirán mensajes de salida para todos los vuelos VFR y a requerimiento para vuelos IFR.

Mensaje de Llegada (ARR)

Este mensaje se transmitirá siempre para vuelos VFR.

Para vuelos IFR, se transmitirá un mensaje ARR:

– cuando lo solicite el operador de compañía, o una dependencia ATS,

– cuando se aterrice en el aeródromo de alternativa o en otro distinto al de destino.

El IFPS transmitirá un mensaje ARR, para aquellos vuelos que aterricen en un aeródromo distinto al que figuraba como aeródromo de destino, a todas las unidades ATC que recibieron el FPL.

(*) For any advance in the EOBT of more than 15 minutes, the former flight plan must be cancelled and a new one must be submitted; however if the modification to the EOBT means a delay with regard to that stated in the FPL, a DLA message must be submitted.

NOTE: IFPS accepts to amend the EOBT to a later time with a CHG message, however, according with our Reglamento de Circulación Aérea, a delay of the original EOBT must be notified with a DLA message.

A modification to any of these items will imply a cancellation of the original FPL and the submission of a new FPL. Any other fields may be modified by means of a modification message (CHG).

Cancellation Message (CNL)

Once a FPL has been submitted and addressed, any modification to the following items will originate a cancellation message (CNL) of the original FPL and the submission of a new one:

– Aircraft Identification.

– Departure Aerodrome.

– Destination Aerodrome.

– Estimated Off-Block Date.

– EOBT (only in case of an advance).

It is very important that the originator cancels its FPL:

– as soon as he knows the flight is not going to operate, or

– before submitting a flight plan that replaces it.

Delay Message (DLA)

In the event of a delay in excess of fifteen (15) minutes in the estimated off-block time, for an IFR flight (except if the IFR flight has a SLOT allocated) or in excess of thirty (30) minutes for a VFR controlled flight, or in excess of sixty (60) minutes for a VFR uncontrolled flight, a DLA message must be sent. Once this period has passed, if the flight plan originator has taken no actions, the FPL will be cancelled automatically.

– IFR flights with a SLOT allocated:

a) with a delay in excess of 30 minutes of the EOBT, a delay message must be sent (DLA).

b) with a delay in excess of 15 minutes and not higher than 30 minutes, a SLOT revision request (SRR) must be sent by the originator.

Departure Message (DEP)

1) Departure messages will not be sent for IFR flights departing from Spanish airports to airports within the EUR region.

2) Departure messages are not needed as well, for IFR flights departing from the mentioned region with destination Spanish airports.

3) Departures messages will be sent always for VFR flights, and for IFR flights when required.

Arrival Message (ARR)

This message will be sent always for VFR flights.

An ARR message will be sent for IFR flights:

– when specifically required by the aircraft operator or an ATS unit,

– when landing at alternate aerodrome or other different from the destination one.

The IFPS will address an ARR message for flights which have landed to an aerodrome other than their original aerodrome of destination to all ATC untis in receipt of the original flight.

Si un vuelo se desvía a su aeródromo de origen por cualquier razón, deberá enviarse un mensaje ARR "Diversión".

De esta forma, el vuelo se considerará cerrado en los sistemas de CFMU. La práctica normal es presentar un nuevo plan de vuelo (FPL que reemplaza) con la identificación original de aeronave (ARCID).

If a flight diverts back to its aerodrome of origin for technical or other reasons, a "Diversion" Arrival (ARR) message shall be sent.

The plan of the diverted flight will be "closed" in the CFMU systems. The normal practice is to file a replacement flight plan using the original aircraft identification (ARCID).

IDENTIFICACIÓN DE PLANES DE VUELOS QUE REEMPLAZAN (RFP). REGIÓN EUR

Aplicación del Procedimiento

Este procedimiento afectará a todos aquellos vuelos sujetos a Control de Afluencia (ATFM) siempre que en la etapa previa al vuelo, para evitar demoras, se decida tomar una ruta alternativa distinta de la original entre los mismos aeródromos de salida y destino.

Para evitar un uso excesivo de este procedimiento, la etapa previa al vuelo se define como el tiempo estimado de "fuera calzos" (EOBT) menos 4 horas. El último RFP se presentará por lo menos 30 minutos antes de la EOBT.

Descripción del Procedimiento

Cuando se haya presentado un plan de vuelo repetitivo (RPL) o un plan de vuelo individual (FPL) y, en la etapa previa al vuelo, se elija una ruta alternativa entre los mismos aeródromos de despegue y destino, se deberá:

a) originar un mensaje de cancelación (CNL) que se transmitirá inmediatamente con prioridad "DD" a todas las direcciones afectadas según el plan de vuelo original; y

b) rellenar un plan de vuelo que reemplace en formato de FPL, que se transmitirá después de la cancelación (CNL) con un breve intervalo de no menos de 5 minutos, aunque se recomienda esperar hasta que se reciba del IFPS el ACK que corresponda a la CNL antes de transmitir el RFP.

El plan de vuelo que reemplaza deberá contener, entre otros, el indicativo de vuelo original, la nueva ruta completa en la casilla 15 y, como último elemento en la casilla 18, la indicación "RFP/Qn", donde "n" corresponde al número de RFP que se presenta.

IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS (RFP). EUR REGION

Application of the Procedure

This procedure is applicable to all flights subject to Air Traffic Flow Management (ATFM), as long as, during the pre-flight stage, an alternate route is chosen between the same departure and destination aerodromes in order to avoid delays.

To avoid excessive use of the procedure, the pre-flight stage is defined as Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 4 hours. The last RFP will be submitted at least 30 minutes before EOBT.

Description of Procedure

When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternate route is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

a) originate a cancellation message (CNL) which shall immediately be transmitted with the priority "DD" to all addressees concerned by the previous flight plan, and

b) file a replacement flight plan in the form of an FPL which shall be transmitted after the cancellation (CNL) with a slight delay of at least 5 minutes, although it is recomended to wait until receipt of an ACK for the CNL message before sending the RFP.

The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification, the complete new route in item 15 and, as the last element in item 18, the indication "RFP/Qn", where "n" corresponds to the sequence number relating to the RFP.

PLANES DE VUELO REPETITIVOS (RPL)

Generalidades

Los RPL se utilizarán en vuelos IFR regulares realizados en el mismo día (o en los mismos días) de semanas consecutivas y en 10 ocasiones por lo menos, o cotidianamente durante 10 días consecutivos por lo menos. Los elementos de cada plan de vuelo deberán tener un alto grado de estabilidad.

Los RPL comprenderán todo el vuelo desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino.

Se aceptarán los RPL para vuelos desde y hacia aeródromos nacionales abiertos al tráfico civil, y para aquellos sobrevuelos cuyos RPL hayan sido aceptados por la autoridad ATS apropiada de los estados vecinos afectados.

NOTA: En la región EUR no se aceptarán RPL para vuelos efectuados el 25 de diciembre. En esta fecha se deberán presentar FPL para todos los vuelos.

Instrucciones para completar el formulario RPL de OACI

Las casillas del formulario RPL (de la A a la Q) se completarán como se indica a continuación:

A) Nombre del explotador.

B) Nombre del organismo designado por el Estado para administrar los RPL.

C) Aeródromo(s) de salida.

REPETITIVE FLIGHT PLANS (RPL)

General

RPL shall be used for IFR flights operated regularly on the same day(s) of consecutive weeks and on at least 10 occasions or every day over a period of at least 10 consecutive days. The elements of each flight plan shall have a high degree of stability.

RPL shall cover the entire flight from the departure aerodrome to the destination aerodrome.

RPL will be accepted for those flights from/to national civil aerodromes, and, overflights provided that they are already used by the interested appropriate ATS authority of the affected adjacent States.

NOTE: In the EUR region RPL dated 25th December will not be accepted. On this day, FPL must be submitted for every flight.

Instructions to fill in an ICAO RPL form

Items of RPL form (from A to Q) should be filled in as follows:

A) Name of the operator.

B) Name of the RPL Office designated by the State.

C) Departure aerodrome(s).

D) Fecha de presentación del plan en cada página presentada.

E) Número de serie de presentación de la lista.

F) Número de página y número total de páginas presentadas.

G) Nombre y detalles apropiados de contacto de la entidad donde se mantiene disponible, y puede obtenerse inmediatamente, la información normalmente proporcionada en la Casilla 19 del FPL.

H) Signo (-) para cada plan de vuelo que debe suprimirse de la lista y signo (+) para cada inscripción inicial, o para posteriores presentaciones que no se hayan incluido en la presentación anterior.

I,J) Período de validez del plan de vuelo.

K) Días de operación.

L) Identificación de la aeronave.

M) Tipo de la aeronave y categoría de estela turbulenta.

N) Aeródromo de Salida. Hora de fuera calzos.

O) Velocidad(es) de crucero. Nivel(es) de crucero. Ruta que ha de seguirse.

P) Aeródromo de destino. Duración total prevista.

Q) Observaciones. Se incluirá toda la información requerida por la autoridad ATS, notificada normalmente en la casilla 18 del FPL y además la letra R si la aeronave cuenta con equipo RNAV.

Se insertará la letra "Y" en la casilla 10 del plan de vuelo para indicar que la aeronave está dotada de un equipo de radio con capacidad de asegurar una separación entre canales de 8,33 kHz usando la clave "EQPT/".

Se insertará el indicador "STS/EXM833" en la casilla 18 para indicar que es una aeronave de Estado equipada con UHF pero que no cuenta con equipo de radio 8,33 kHz.

Los explotadores de aeronaves con aprobación RVSM incluirán la letra W, y en el caso de aeronaves de Estado no equipadas para RVSM se insertará el indicador STS/NONRVSM.

El explotador conservará en el aeródromo de salida o en otra ubicación convenida, la información sobre aeródromos de alternativa y los datos de plan de vuelo suplementario de modo que, a solicitud, puedan suministrarse sin demora. En el formulario de listas RPL deberá registrarse el nombre, dirección y teléfono de la oficina en la cual se puede obtener dicha información.

Presentación de listas completas de RPL

Los RPL se presentarán en forma de listas con los datos necesarios del plan de vuelo utilizando el formulario preparado especialmente para este fin.

Los operadores de aeronaves deberán presentar los RPL en Eurocontrol/CFMU (Bruselas) y optativamente en la oficina de RPL de Navegación Aérea (Aena).

A continuación se describen los procedimientos y plazos para cada uno de estos direccionamientos.

Procedimientos de presentación optativa a la Oficina de RPL de Navegación Aérea (Aena)

La presentación inicial de listas RPL completas, y las renovaciones estacionales, se harán con una antelación suficiente para permitir que las Dependencias ATS asimilen convenientemente los datos para su comprobación.

Los cambios permanentes, que impliquen la inclusión de nuevos vuelos y la supresión o modificación de los que figuran en las listas, se presentarán en forma de listas enmendadas. Estas listas deberán enviarse por lo menos cuatro días antes (contados a partir de su recepción) de la fecha de entrada en vigor de dichos cambios.

D) Date of submission on each submitted page.

E) Number of the submission series.

F) Page number and total number of pages.

G) Name and appropriate contact details of the entity where the information normally provided under Item 19 of the FPL is kept readily available and can be supplied without delay.

H) Sign (-) for each flight plan that must be deleted and sign (+) for each initial recording or for later submission not included in previous submission.

I,J) Validity period of the flight plan.

K) Days of operation.

L) Aircraft identification.

M) Aircraft type and wake turbulence category.

N) Departure aerodrome. Off-block time.

O) Cruising speed(s). Cruising level(s). Route to be followed.

P) Destination aerodrome. Total estimated elapsed time.

Q) Remarks. It will be included all information required by ATS authority, normally notified in item 18 of FPL and, in addition, letter "R" must be included if the aircraft is fitted with RNAV equipment.

The letter "Y" shall be inserted in item 10 of the flight plan for aircraft equipped with 8.33 kHz channel spacing capable radio equipment using code "EQPT/".

Indicator "STS/EXM833" shall be included in item 18 for State aircraft carrying UHF radios but not equipped with 8.33 kHz capability.

Operators of RVSM approved aircraft shall include the letter W. In case of State aircraft not equipped for RVSM, the indicator STS/NONRVSM shall be inserted.

Information regarding alternate aerodromes and supplementary flight plan data shall be kept available by the operator at the departure aerodrome or any other agreed location, so that, on request, it can be supplied without delay. The name, address and telephone of the office from which the information can be obtained shall be recorded on the RPL listing forms.

Submission of total listings RPL

RPL shall be submitted in the form of listing containing the required flight plan data using the RPL listing form specially designed for the purpose.

Aircraf operators will submit their RPL both directly to Eurocontrol/CFMU (Brussels) and optionally to the RPL Air Navigation Office (Aena).

Procedures and times for each above mentioned address are now described.

Optional submission procedures to RPL Air Navigation Office (Aena)

Initial submission of complete RPL listing and any subsequent seasonal resubmission of complete listing, shall be made in advance with sufficient time to permit the proper assimilation of data by the ATS units for its checking.

Changes of a permanent nature involving the inclusion of new flights and the deletion or modification of currently listed flights shall be submitted in the form of amended list. These list shall be sent at least four days (since the reception) prior to the change becoming effective.

La dirección a la que deben enviarse las listas completas o las enmendadas es:

División de Servicios de Tránsito Aéreo
Región Centro Norte
Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos
Centro de Control de Tránsito Aéreo
Apartado 197
28850 Torrejón de Ardoz – Madrid (ESPAÑA)
TEL: +34 916 785 364 / 65
FAX: +34 916 785 366
AFTN: LEEEZBZX
→ E-mail: sysredh24@aena.es
oficinaapoyoats@aena.es

Los listados y enmiendas se presentarán utilizando los mismos procedimientos que para EUROCONTROL/CFMU en copia impresa y empleando el formulario RPL de OACI que se incluye más adelante en esta sección, y a ser posible también en disquete (1.44 Mb) en formato RPL (Especificaciones de Interface IFPS-6) como formato preferido.

No se acusará recibo de las listas de datos de plan de vuelo ni de las enmiendas de éstas, excepto las depositadas directamente en la dirección anteriormente mencionada.

The address to send complete and amended listings is:

División de Servicios de Tránsito Aéreo
Región Centro Norte
Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos
Centro de Control de Tránsito Aéreo
Apartado 197
28850 Torrejón de Ardoz – Madrid (ESPAÑA)
TEL: +34 916 785 364 / 65
FAX: +34 916 785 366
AFTN: LEEEZBZX
E-mail: sysredh24@aena.es
oficinaapoyoats@aena.es

RPL listing and amendments shall be submitted in hard copies using the same procedures as for EUROCONTROL/CFMU in printed format and using the RPL ICAO form included further ahead in this section, and besides if it is possible in diskette (1.44 Mb) RPL format (Interface specification IFPS-6) as prefered format.

Acknowledgement of listings of flight plan data and/or amendments thereto shall not be required, except those directly submitted in the above address.

Procedimientos de presentación a EUROCONTROL/CFMU

En EUROCONTROL los datos RPL se tratan en una sección denominada RPL Team que está operativa de 0800 a 1715 (hora local de Centro-Europa) de lunes a viernes incluidos festivos, excepto el 25 de diciembre. Los originadores de datos RPL deberán tener en cuenta este horario operativo cuando presenten los datos RPL a EUROCONTROL.

La presentación de los datos RPL puede hacerse en forma de listado nuevo o listado revisado. El período previo de presentación de estos listados es el compendio entre la última fecha de la recepción del fichero por el RPL Team de EUROCONTROL y la activación de la primera fecha "valid from" modificada por la enmienda si así fuera.

El período previo de presentación debe ser suficiente para que permita al RPL Team adecuar los tiempos para recibir, grabar y validar los datos. Los datos validados deberán estar en la base de datos RPL en el momento en que vaya a comenzar el proceso de volcado. Así por ejemplo, los datos que deban transmitirse un lunes deben haberse recibido en el CFMU antes del cierre del jueves anterior. Los datos que hayan de transmitirse el jueves, deberán haberse recibido en el CFMU al cierre del lunes anterior.

La dirección a la que deben enviarse es:

EUROCONTROL CFMU
FDOD - IFPU/1 RPL Team
Rue de la Fusée 96
B-1130 Brussels (BELGIUM)
TEL: +32-2-729 98 47 / 61 / 45
FAX: +32-2-729 90 42
SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int

Los listados y enmiendas de RPL se pueden presentar a CFMU utilizando los siguientes medios de comunicación y formato:

MEDIO	FORMATO	REFERENCIA
Disquete magnético (1.44 Mb)	IFPS RPL	Espec. Interface IFPS-6
Transferencia de fichero electrónico	IFPS RPL	Anexo a e-mail
Copia impresa	OACI	Doc. 4444 OACI

Submission procedures to EUROCONTROL/CFMU

RPL data at EUROCONTROL are handled by a dedicated section known as the RPL Team which operates from 0800 to 1715 (Central-European time) from Monday to Friday, including Public Holidays but excluding 25th December. Originators of RPL data should take these operating hours into account when submitting RPL data to EUROCONTROL.

RPL data submission may be in the form of a New List or a Revised List. The lead-time is established as the latest date between the reception of the file by the EUROCONTROL CFMU RPL Team and the activation of the first "valid from" date modified as a result of the amendment.

The lead-time must be sufficient to allow the RPL Team adequate time to receive, record, validate and input the data. The validated data must be in the RPL database at the time the Bulk Output processing is started, i.e. the data for the Monday transmission must be received in the CFMU by the close of business on the previous Thursday. The data for the Thursday transmission must be received in the CFMU by the close of business on the previous Monday.

The corresponding address is:

EUROCONTROL CFMU
FDOD - IFPU/1 RPL Team
Rue de la Fusée 96
B-1130 Brussels (BELGIUM)
TEL: +32-2-729 98 47 / 61 / 45
FAX: +32-2-729 90 42
SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int

RPL listing and amendments may be submitted to CFMU using the following media and associated formats:

MEDIA	FORMAT	REFERENCE
Magnetic diskette (1.44 Mb)	IFPS RPL	Interface Specification IFPS-6
Electronic file transfer	IFPS RPL	e-mail attachment
Hard copy	ICAO	Doc. 4444 OACI

Con el fin de facilitar a los operadores de aeronaves la presentación de RPL por medio de disquete, EUROCONTROL ha desarrollado un programa para PC que se ejecuta en las versiones de Windows 3.1/Windows 95 y superiores, que se ha diseñado para que los ficheros RPL salgan en formato OACI o formato RPL de IFPS. Este programa se puede obtener de forma gratuita en:

EUROCONTROL CFMU. DOCUMENTATION
User Relations Bureau (URB)
Rue de la Fusée 96
B-1130 Brussels (BELGIUM)
FAX: +32-2-729 91 89
e-mail: cfmu.opsdoc@eurocontrol.int

Los detalles del formato IFPS del RPL se encuentran en la sección "IFPS User Manual" del Handbook del CFMU. Las copias de este manual se pueden obtener en la biblioteca de EUROCONTROL en la dirección arriba mencionada.

Una vez que EUROCONTROL haya recibido un fichero RPL enviará al originador un acuse de recibo por SITA o FAX. Sólo en casos excepcionales se devolverá el fichero RPL (ej.: formato completamente erróneo). Si no se recibe el acuse de recibo el operador de aeronaves debería asegurarse de que el IFPS ha recibido los datos.

Cancelación y modificación de un RPL

Para cancelar un RPL durante un día en concreto, el originador solo tiene que enviar un mensaje normal CNL con formato OACI a las dos unidades del IFPS (EUCHZMFP y EUCBZMFP o BRUEP7X y PAREP7X) y a las otras dependencias ATS externas correspondientes, pero no antes de las 15 horas previas a la EOBT del vuelo. Para los mensajes de cambio (CHG) o demora (DLA) se aplica la misma regla, ya que hasta las 15 horas previas a la EOBT el RPL no se transfiere al IFPS y se distribuye como un FPL.

In order to assist Aircraft Operators in submitting RPL programs via diskette, EUROCONTROL has developed a PC program, which runs under Windows 3.1/ Windows 95 and higher versions. This program has been designed to enable RPL files to be output in ICAO format or IFPS RPL format. The PC program is available free of charge from:

EUROCONTROL CFMU. DOCUMENTATION
User Relations Bureau (URB)
Rue de la Fusée 96
B-1130 Brussels (BELGIUM)
FAX: +32-2-729 91 89
e-mail: cfmu.opsdoc@eurocontrol.int

Details of IFPS RPL format may be found in the IFPS User Manual section of the CFMU Handbook. Copies can be obtained from the EUROCONTROL Library at the address given in the previous paragraph.

On receipt of an RPL file, EUROCONTROL will send an acknowledgement by SITA or FAX as appropriate. Only under excepcional circumstances (e.g. completely wrong format) an RPL file will be rejected back to the originator. If no acknowledgement is received the aircraft operator should check that the data has been received by IFPS.

RPL Cancellation and modification

To cancel an RPL for specific day, the originator need only to send a normal ICAO CNL message to both of the IFPS units (EUCHZMFP and EUCBZMFP or BRUEP7X and PAREP7X) and other external ATS units as necessary, but not earlier than 15 hours before the EOBT of the flight. The same rule applied for a change (CHG) or delay (DLA) message since at 15 hours before EOBT the RPL is transferred to the IFPS and the RPL becomes an FPL.

1. Formulario de plan de vuelo modelo OACI.

1. ICAO flight plan form.

FLIGHT PLAN / **PLAN DE VUELO**

PRIORITY
Prioridad
<< ≡ FF →

ADDRESSEE (S)
Destinatario (s)

<< ≡

FILING TIME
Hora de depósito

ORIGINATOR
Remitente

<< ≡

SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
Identificación exacta del (de los) destinatario(s) y/o del remitente

3 MESSAGE TYPE
Tipo de mensaje
<< ≡ (FPL

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
Identificación aeronave

8 FLIGHT RULES
Reglas de vuelo

TYPE OF FLIGHT
Tipo de vuelo

<< ≡

9 NUMBER
Número

TYPE OF AIRCRAFT
Tipo de aeronave

WAKE TURBULENCE CAT.
Cat. de estela turbulenta

/

10 EQUIPMENT
Equipo

/ << ≡

13 DEPARTURE AERODROME
Aeródromo de salida

TIME
Hora

<< ≡

15 CRUISING SPEED
Velocidad de crucero

LEVEL
Nivel

ROUTE
Ruta

<< ≡

16 DESTINATION AERODROME
Aeródromo de destino

TOTAL EET / EET Total
HR. MIN .

ALTN AERODROME
Aeródromo alt.

2ND, ALTN AERODROME
2º aeródromo alt.

<< ≡

18 OTHER INFORMATION / Otros datos

)<< ≡

SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)
Información suplementaria (En los mensajes FPL no hay que transmitir estos datos)

19.

ENDURANCE
Autonomía
HR. MIN

E /

PERSONS ON BOARD
Personas a bordo

P /

EMERGENCY RADIO
Equipo radio de emergencia

UHF UHF ELBA

R / U V E

SURVIVAL EQUIPMENT / Equipo de supervivencia

POLAR Polar DESERT Desértico MARITIME Marítimo JUNGLE Selva

S / P D M J

JACKETS / Chalecos

LIGHT Luz FLUORES Fluor UHF UHF

J / L F U V

DINGHIES / Botes neumáticos

NUMBER Número CAPACITY Capacidad COVER Cubierta COLOUR / Color

D / C << ≡

AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Color y marcas de las aeronaves

A /

REMARKS / Observaciones

N / << ≡

PILOT IN COMMAND / Piloto al mando

C /)<< ≡

FILED BY / Presentado por

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS
Espacio reservado para requisitos adicionales

2. Formulario de lista de plan de vuelo repetitivo modelo OACI (RPL).

2. ICAO repetitive flight plan form (RPL).

A EXPLOTADOR	B DESTINATARIO(S)	C AERÓDROMO(S) DE SALIDA	D FECHA ------- aammdd	E NUM DE SERIE -------	F PÁGINA DE --/--
			G INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA (Casilla 16 y 19) en:		

H	I	J	K							L	M		N		O			P		Q
+ —	VÁLIDO DESDE aammdd	VÁLIDO HASTA aammdd	DÍAS DE OPERACIÓN 1	2	3	4	5	6	7	IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE (Casilla 7)	TIPO DE AERONAVE Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA (Casilla 9)		AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA (Casilla 13)		RUTA (Casilla 15) VELOCIDAD DE CRUCERO	NIVEL	RUTA	AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA (Casilla 16)		OBSERVACIONES