# DIRECCIONAMIENTO DE LOS MENSAJES DE PLAN DE VUELO (FPL) Y ASOCIADOS
# ADDRESSING OF FLIGHT PLAN (FPL) AND ASSOCIATED MESSAGES

Todos los planes de vuelo VFR/IFR con origen, destino y/o que sobrevuelen el espacio aéreo español, incluirán obligatoriamente las siguientes direcciones: GCGAYXYX, LEGNYXYX y LEPGYXYX.

Los mensajes de FPL y mensajes asociados deberán encaminarse a las siguientes direcciones:

A) Vuelos afectados por el IFPS.

Los mensajes de plan de vuelo de aquellos vuelos GAT que operen en condiciones IFR, se enviarán exclusivamente a las direcciones correspondientes a las dos unidades IFPS:

| MEDIOS DE COMUNICACIÓN | Unidades IFPS | |
|---|---|---|
| | IFPU-1<br>Haren (Bélgica) | IFPU-2<br>Bretigny (Francia) |
| AFTN | EUCHZMFP | EUCBZMFP |
| SITA | BRUEP7X | PAREP7X |

Cuando un vuelo afectado por el IFPS opere parcialmente fuera del área ECAC, se deberá incluir además en la/s línea/s extra/s de direcciones (ver ENR 1.11-2: Función de Reencaminamiento) aquellas otras que correspondan a las unidades ATS afectadas fuera de este área.

B) Vuelos no afectados por el IFPS

Los mensajes de plan de vuelo VFR y/u OAT se encaminarán, además de a la ARO (o ARO designada) y TWR del aeródromo de destino y alternativo, a las unidades ATS afectadas. En España las direcciones ATS son las siguientes:

LESCYFPX, si el vuelo afecta al espacio aéreo español de la Península Ibérica y Baleares.

GCCCYFPX, si el vuelo afecta al espacio aéreo de las Islas Canarias.

C) Vuelos mixtos

IFR/VFR:

Los planes de vuelo GAT de vuelos mixtos IFR/VFR o viceversa (esta circunstancia deberá indicarse debidamente en la casilla 15 del FPL) deberán encaminarse como se indica a continuación:

– a las dos direcciones del IFPS, y además
– a las direcciones de las unidades ATS afectadas por la parte de ruta que se realice en condiciones VFR. Estas direcciones se incluirán en la línea extra de direcciones (ver ENR 1.11-2: Función de Reencaminamiento).

  NOTA: En lo que afecta al espacio aéreo español estos FPL se encaminarán a la ARO (o ARO designada) y TWR del aeródromo de destino y alternativo solamente cuando el último tramo de la ruta se realice en VFR.

GAT/OAT:

Los planes de vuelo IFR/GATque en algún tramo de ruta operen bajo control militar (OAT) (circunstancia que deberá indicarse debidamente en la casilla 15 del FPL) deberán encaminarse como se indica a continuación:

– a las dos direcciones del IFPS, y además
– a las unidades ATS afectadas por el tramo de vuelo que opera como OAT. Estas direcciones se incluirán en la línea extra de direcciones (ver ENR 1.11-2: Función de Reencaminamiento).

All IFR/VFR fight plans with origin, destination and/or overflying Spanish airspace, shall compulsory include the following addresses: GCGAYXYX, LEGNYXYX and LEPGYXYX.

Flight plan and associated messages will be routed to the following addresses:

A) Flights affected by the IFPS.

Flight plan messages relating to GAT flights operating as IFR, must be addressed only to the two IFPS units addresses:

| NETWORK | IFPS Units | |
|---|---|---|
| | IFPU-1<br>Haren (Belgium) | IFPU-2<br>Bretigny (France) |
| AFTN | EUCHZMFP | EUCBZMFP |
| SITA | BRUEP7X | PAREP7X |

Besides, when a flight plan affected by the IFPS operates partially outside ECAC Zone, any other addresses corresponding to the affected ATS units outside this zone must be included in the extra addresse/s line/s (see ENR 1.11-2: Re-addressing Function).

B) Flights not affected by the IFPS.

Flight plan messages of VFR and/or OAT flights will be addressed, besides to the ARO (or assigned ARO) and TWR of the destination and alternative aerodrome, to the affected ATS units. The Spanish ATS addresses are the following:

LESCYFPX, for flights affecting Spanish airspace within Iberian Peninsula and Balearics.

GCCCYFPX, for flights affecting Canary Islands airspace.

C) Mixed flights.

IFR/VFR:

Flight plan messages relating to GAT flights operating as mixed flight, IFR/VFR or vice versa (this circunstance should be indicated in the FPL form, item 15), must be addressed as follows:

– to the two IFPS units addresses, and also
– to the ATS units addresses affected by VFR stages. Those addresses must be included in the extra addresse/s line/s (see ENR 1.11-2: Re-addressing Function).

  NOTE: With regard to Spanish airspace, those FPL must be addressed to the ARO (or assigned ARO) and TWR of the destination and alternative aerodrome, only when the last stage was VFR.

GAT/OAT:

Flight plan messages relating to IFR/GAT flights, but stages of their routes operating as Operational Air Traffic (OAT), (this circunstance should be indicated in the FPL form, item 15), must be addressed as follows:

– to the two IFPS units addresses, and also
– to the ATS units addresses affected by OAT stages. Those addresses must be included in the extra addresses line (see ENR 1.11-2: Re-addressing Function).

D) Otros encaminamientos:

1) Vuelos que realicen aproximaciones o maniobras en un aeródromo:

Los planes de vuelo que notifiquen en la casilla 18, bajo el indicador RMK/, que van a realizar aproximaciones o maniobras en un aeródromo distinto del que figura en el formulario como origen / destino / alternativo, deberán direccionarse además de a sus correspondientes direcciones, a la TWR del aeródromo donde se vayan a realizar tales aproximaciones.

2) Vuelos que operen en la región NAT:

Los mensajes de plan de vuelo presentados para vuelos que operan dentro de la región NAT a una distancia de 60 millas o menos de los límites norte o sur de las regiones de información de vuelo de Gander Oceánica y Shandwick Oceánica, serán dirigidos a los centros de control de área a cargo de las regiones de información de vuelo NAT a lo largo de la ruta y además, a los centros de control de área a cargo de las regiones de información de vuelo NAT adyacentes más próximas.

Para los vuelos que salgan de puntos situados en regiones adyacentes y que entren en la Región NAT sin hacer escalas intermedias, los planes de vuelo presentados se transmitirán a los centros de control de área apropiados.

Función de Reencaminamiento

La función de reencaminamiento del IFPS asegura la coherencia entre el plan de vuelo que se distribuye dentro y fuera del área ECAC.

Cualquier dirección adicional que se incluya en los mensajes de plan de vuelo que se presentan al IFPS, deberá colocarse debajo de la línea del originador e inmediatamente antes de la apertura del paréntesis que indica el comienzo del mensaje. Sólo este procedimiento garantiza que el IFPS distribuya correctamente estos mensajes.

NOTA: No es necesario incluir las direcciones extras en los mensajes asociados al FPL, si ya fueron incluidas previamente en el mensaje de plan de vuelo.

Se aplican las siguientes reglas:

- La/s línea/s extra/s de direcciones deben empezar con la clave "AD" para distinguirlas de aquellas otras líneas que pudieran presentarse.
- La/s línea/s extra/s de direcciones deben ser consecutivas (ninguna otra línea de comentario debe estar entre ellas) y deben estar inmediatamente antes de la línea que contenga la apertura del paréntesis.
- La/s línea/s extra/s de direcciones admite solamente direcciones AFTN.
- No debe haber más de 7 direcciones adicionales por línea, y cada una de 8 caracteres.
- Puede existir cualquier número de líneas de direcciones adicionales, pero la longitud total del mensaje no debe exceder de 1400 caracteres. Si el mensaje fuera demasiado extenso para incluir todas las direcciones extra se debería transmitir el mismo plan de vuelo al IFPS una segunda vez con el resto de direcciones adicionales.

Ejemplo:

ZCZC BOC548 250921
→ FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 LEMDZPZX
AD ADDRESS1 ADDRESS2 .....ADDRESS7
AD ADDRESS8 ADDRESS9
(FPL-BAW86-IS
-....
-RMK/TCAS EQUIPPED)

D) Other addresses:

1) Flights making aerodrome approaches or manoeuvres:

Flight plans including in field 18 as indicator RMK/, that are intending to make approaches or manoeuvres in an aerodrome different from the one indicates as departure / arrival / alternative, must be addressed, besides to their corresponding addresses, to the TWR of the aerodrome where those approaches are gone to be made.

2) Flights operating in NAT region:

Filed flight plan messages for flights operating within the NAT region at a distance of 60 MN or less from northern or southern boundaries of Gander Oceanic and Shandwick Oceanic flight information regions, shall be addressed to the area control centres in charge of the NAT flight information regions along the route and, in addition, to the area control centres in charge of the nearest adjacent NAT flight information regions.

For flights departing from points within adjacent regions and entering the NAT region without intermediate stops, filed flight plans messages shall be transmitted to the appropriate area control centres.

Re-addressing function

The re-addressing function of the IFPS provides a mechanism to ensure consistency between the flight plan distributed inside and outside the ECAC area.

Any additional address to be included in flight plan messages submitted to IFPS, should be placed after the originator information line and inmediately before the open bracket that indicates the beginning of the message. Only this procedure assures the correct distribution of these messages.

NOTE: Having sent the "extra addresses" in the FPL, it is not necessary to repeat them in its associated messages.

The following rules apply:

- The extra address line/s must begin with the designator "AD" to distinguish them from other lines.
- The extra address line/s must be consecutive (any other commentary line mustn't be between them) and they must be inmediately before the line containing the open bracket.
- The extra address line/s can include only AFTN addresses.
- There must be no more than 7 additional addresses per line, and each must be of 8 characters.
- More than one extra addresses line may be inserted, but the limit of the total length of the message will not be more than 1400 characters. If a message becomes too long to include all the extra addresses then the same flight plan should be transmitted a second time to the IFPS including the remainder.

Example:

ZCZC BOC548 250921
FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 LEMDZPZX
AD ADDRESS1 ADDRESS2 .....ADDRESS7
AD ADDRESS8 ADDRESS9
(FPL-BAW86-IS
-....
-RMK/TCAS EQUIPPED)

## MENSAJES DE RESPUESTA OPERATIVA (ORM) DEL IFPS.

El IFPS antes de proceder a la distribución de los planes de vuelo y mensajes asociados, los tratará para su aceptación o rechazo y enviará al originador un mensaje de respuesta operativa:

– De aceptación **(ACK)**

– De indicación de tratamiento manual **(MAN)**

– De rechazo **(REJ)**

Estos mensajes de respuesta operativa del IFPS tienen un formato denominado ADEXP, y pueden incluir el mensaje completo que ha enviado el originador (mensaje ACK largo) o un resumen del mismo (mensaje ACK corto).

Si un FPL o mensaje asociado ha sido procesado satisfactoriamente por el IFPS, el originador recibirá un mensaje de aceptación ACK en uno de los siguientes formatos:

– ACK largo:
Cuando se reciba del IFPS un mensaje ACK tipo largo significará que el IFPS lo ha aceptado pero ha realizado alguna modificación al mismo. En este caso el mensaje ACK incluye el plan de vuelo íntegro, por lo que se tendrá que contrastar con el mensaje original para comprobar las modificaciones efectuadas.

– ACK corto:
Cuando se reciba del IFPS un mensaje ACK tipo corto significará que el IFPS ha aceptado el mensaje original sin haber realizado ninguna modificación al mismo. En este caso el mensaje ACK incluye un resumen del plan de vuelo o mensaje asociado.

Si un FPL o mensaje asociado no ha sido validado por el IFPS, el originador recibirá un mensaje MAN en espera de ser corregido el mensaje original por el operador del IFPS. Tras el mensaje MAN, el IFPS enviará un mensaje ACK largo si ha podido subsanar el error, o bien un mensaje de rechazo (REJ) en caso contrario. El mensaje REJ implica que el plan de vuelo o mensaje asociado no existe en la base de datos del IFPS por lo que es imprescindible enviar un nuevo mensaje corregido de acuerdo con lo indicado en el mensaje REJ.

Ejemplos de mensajes de respuesta operativa:

Mensaje de aceptación-ACK:

En formato largo:

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- IFPLID AA00000102
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- EXTADDR -NUM 009
- MSGTXT (FPL-USA781-IS
- B767/H-SDHIWX/C
- EDDF0935
- N0464F350 KIR G104 RUWER UZ912 REM UR9 EVX UR116 CAN UG4 LIZAD/M080F350 UR40 GAPLI UN513 GIPER UN514 51N015W NATD VIXUN/N0468F370 N114C ALLEX DCT ENE DCT CTR DCT HNK/N0475F280 DCT KONJE J190 SLT/N0441F220 GRACE1
- KPIT0850 KCLE
- ETT/EBUR0017 LFFF0023 EGTT0118 EFFX0138 51N015W0217 20W0243 CZQX0332 40W0424 50W0520 CZQM0616 KZBW0711 RIF/ENE J55 BOS KBOS REG/N64US SEL/BFDP

RMK/ETOPS 120MIN/850NM RULE...ENRTE ALTNS LPPT LPLA CYQX DOF/971001)

## IFPS OPERATIONAL REPLY MESSAGES (ORM).

Before distribution of flight plans and associated messages, the IFPS will process to accept or reject them and subsequenly send to the message originator an operational reply message:

– Acknowledge **(ACK)**

– Manual treatment **(MAN)**

– Reject **(REJ)**

These IFPS operational reply messages have a format called ADEXP, and may include the complete message sent by the originator (Long ACK message) or a summary of it (Short ACK message).

If a FPL or associated message has been successfully processed by the IFPS, the originator will receive an acknowledge message ACK, in one of the following formats:

– Long ACK:
When IFPS sends a long ACK message, it means that FPL has been accepted but IFPS has modified it. In this case ACK message includes full flight plan, so that a checking with original message to get modifications made by IFPS will be necessary.

– Short ACK:
When IFPS sends a short ACK, it means that FPL has been fully accepted. In this case ACK message includes a summary of FPL or associated message.

If a FPL or associated message has not been successfully processed by the IFPS, the originator will receive a MAN message, waiting for the corretion of the original message by the IFPS operator. After the MAN message, the IFPS will send a long ACK message if the error can be amended, or a REJ message otherwise. The REJ message means that the flight plan or associated message does not exist in the IFPS data base so that is essential to send a new message in accordance with that indicated in the REJ message.

Examples of operational reply messages:

Acknowledge message-ACK:

Long format:

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- IFPLID AA00000102
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- EXTADDR -NUM 009
- MSGTXT (FPL-USA781-IS
- B767/H-SDHIWX/C
- EDDF0935
- N0464F350 KIR G104 RUWER UZ912 REM UR9 EVX UR116 CAN UG4 LIZAD/M080F350 UR40 GAPLI UN513 GIPER UN514 51N015W NATD VIXUN/N0468F370 N114C ALLEX DCT ENE DCT CTR DCT HNK/N0475F280 DCT KONJE J190 SLT/N0441F220 GRACE1
- KPIT0850 KCLE
- ETT/EBUR0017 LFFF0023 EGTT0118 EFFX0138 51N015W0217 20W0243 CZQX0332 40W0424 50W0520 CZQM0616 KZBW0711 RIF/ENE J55 BOS KBOS REG/N64US SEL/BFDP

RMK/ETOPS 120MIN/850NM RULE...ENRTE ALTNS LPPT LPLA CYQX DOF/971001)

- COMMENT THIS FLIGHT PLAN MAY BE RREJECTED IF FILED AFTER 06/10/1999 DUE TO LACK OF 8.33 kHz EQUIPMENT

En formato ACK corto:

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- IFPLID AA00000102
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- EXTADDR -NUM 009
- BEGIN MSGSUM
  - ARCID USA781
  - ADEP EDDF
  - ADES KPIT
  - EOBT 0935
  - EOBD 971001
  - ORGN PITIIUS
- END MSGSUM

Mensaje de tratamiento manual-MAN:

- TITLE MAN
- MSGTYP IFPL
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- BEGIN MSGSUM
  - ARCID USA781
  - ADEP EDDF
  - ADES KPIT
  - EOBT 0935
  - EOBD 971001
  - ORGN PITIIUS
- END MSGSUM

Mensaje de rechazo-REJ:

- TITLE REJ
- MSGTYP IFPL
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- ERROR ROUTE: NO KNOW DEPARTURE PROCEDURE BETWEEN EDDF AND RUWER
- OLDMSG (FPL-USA781-IS)
- ERROR EFPM: INVALID VALUE (ROUTE)
  - MSGTXT (FPL-GES072-IN
  - B767/H-SDHIWX/C
  - EDDF0935
  - N0464F350 G104 RUWER UZ912 REM UR9 EVX UR116 CAN UG4 LIZAD/M080F350 UR 40 GAPLI UN513 GIPER UN514 51N015W NATD VIXUN/N0468F370 N114C ALLEX DCT ENE DCT CTR DCT HNK/N0475F280 DCT KONJE J190 SLT/N0441F220 GRACE1
  - KPIT0850 KCLE
  - ETT/EBUR0017 LFFF0023 EFTT0118 EGGX0138 51N015W0217 20W0243 CZQX0332 40W0424 50W0520 CZQM0616 KZBW0711 RIF/ENE J55 BOS KBOS REG/N64US SEL/BFDP

  RMK/ETOPS 120MIN/850NM RULE...ENRTE ALTNS LPPT LPLA CYQX DOF/971001)

- COMMENT THIS FLIGHT PLAN MAY BE RREJECTED IF FILED AFTER 06/10/1999 DUE TO LACK OF 8.33 kHz EQUIPMENT

Short ACK format:

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- IFPLID AA00000102
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- EXTADDR -NUM 009
- BEGIN MSGSUM
  - ARCID USA781
  - ADEP EDDF
  - ADES KPIT
  - EOBT 0935
  - EOBD 971001
  - ORGN PITIIUS
- END MSGSUM

Manual treatment message-MAN:

- TITLE MAN
- MSGTYP IFPL
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- BEGIN MSGSUM
  - ARCID USA781
  - ADEP EDDF
  - ADES KPIT
  - EOBT 0935
  - EOBD 971001
  - ORGN PITIIUS
- END MSGSUM

Reject message-REJ:

- TITLE REJ
- MSGTYP IFPL
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN ADDR
  - FAC PITIIUS
  - FAC EDDFZPZX
- END ADDR
- ERROR ROUTE: NO KNOW DEPARTURE PROCEDURE BETWEEN EDDF AND RUWER
- OLDMSG (FPL-USA781-IS)
- ERROR EFPM: INVALID VALUE (ROUTE)
  - MSGTXT (FPL-GES072-IN
  - B767/H-SDHIWX/C
  - EDDF0935
  - N0464F350 G104 RUWER UZ912 REM UR9 EVX UR116 CAN UG4 LIZAD/M080F350 UR 40 GAPLI UN513 GIPER UN514 51N015W NATD VIXUN/N0468F370 N114C ALLEX DCT ENE DCT CTR DCT HNK/N0475F280 DCT KONJE J190 SLT/N0441F220 GRACE1
  - KPIT0850 KCLE
  - ETT/EBUR0017 LFFF0023 EFTT0118 EGGX0138 51N015W0217 20W0243 CZQX0332 40W0424 50W0520 CZQM0616 KZBW0711 RIF/ENE J55 BOS KBOS REG/N64US SEL/BFDP

  RMK/ETOPS 120MIN/850NM RULE...ENRTE ALTNS LPPT LPLA CYQX DOF/971001)

Explicación de algunas claves:

- TITLE ACK: Aceptación procesada con éxito
- MSGTYP: Título del mensaje original
- IFPLID: Identificador único del FPL en la base de datos del IFPS.
- ORIGINDT: Fecha (año, mes, día, hora, minutos) de presentación del mensaje original.
- EXTADDR: Número de direcciones adicionales que han sido enviadas al IFPS en la línea AD.

Explanation of some keys:

- TITLE ACK: Acknowledgement of successful processing
- MSGTYP: Title of the original message
- IFPLID: The unique identifier of the flight plan in the IFPS database.
- ORIGINDT: Filing time of the original message (giving the year, month, date and time)
- EXTADDR: The number of additional addresses which have been sent to IFPS in the "AD" line

## SISTEMA DE VALIDACIÓN DEL IFPS (IFPUV)

Con el fin de mejorar la tasa de los planes de vuelo procesados automáticamente se ha creado el Sistema de validación del IFPS (IFPUV).

El IFPUV es un reflejo exacto del sistema IFPS operativo y se establece únicamente para que los originadores de FPL que lo deseen puedan chequear sus planes de vuelos antes de su presentación definitiva al IFPS operativo.

La presentación de los FPL para su comprobación, deberá hacerse previamente a su presentación al IFPS operativo, a una de las siguientes direcciones:

AFTN: EUCHZMFV
SITA: BRUEY7X

Los planes de vuelo a comprobar pueden enviarse con una antelación de hasta 6 días indicándolo en la casilla 18 del FPL mediante la clave DOF/yymmdd.

El sistema IFPUV responderá mediante un mensaje ACK (aceptación) o un mensaje REJ (rechazo), pero nunca enviará un mensaje MAN.

Cada uno de estos mensajes contendrán la leyenda: "This message has been sent by a test system and must not be used operationally" para evitar confusiones entre la presentación al IFPUV y la presentación al IFPS operativo.

## THE IFPS VALIDATION SYSTEM (IFPUV)

In an attempt to improve the automatic processing rate of flight plans within IFPS, a Validation System (IFPS) has been introduced.

The IFPUV is an accurate reflection of the IFPS operational system and is established solely for flight plan originator wishing to test FPL prior to their submission to the operational IFPS.

The FPL submission for testing will be made prior the submission to the operational IFPS, to one of the following addresses:

AFTN: EUCHZMFV
SITA: BRUEY7X

Test flight plans may be submitted with a date of flight up to 6 days in advance by means of DOF/yymmdd format in item 18.

The IFPUV system will respond by means of an ACK message (acknowledgement) or a REJ message (rejection), but will not generate any MAN message.

Every reply message contains the phrase "This message has been sent by a test system and must not be used operationally" to ensure that there is no confusion between submissions to the test system and those to the operational IFPS.