

---

*PLAN DE VUELO* / FLIGHT PLAN

---

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 Agreement (see GEN 1.3), flight plan filing is compulsory when crossing international borders.

---

**PLAN DE VUELO / FLIGHT PLAN**

---

**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) 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.

**REQUISITOS PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO.**

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

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

**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) 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 processing 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.

**REQUIREMENTS FOR THE SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN.**

A flight plan shall be submitted prior to operating:

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

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.

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.

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.

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.

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.

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:

**A CORUÑA AD**  
TEL: +34-981 187 210  
FAX: +34-981 249 444  
Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (HEL)

**ALICANTE AD**  
TEL: +34-966 919 101  
FAX: +34-965 682 233  
Alhama de Murcia  
Los Martínez del Puerto Muchamiel

**ALBACETE AD**  
TEL: +34-967 555 703/700  
FAX: +34-967 555 716  
Casas de los Pinos Helicsa (HEL)

**ALMERÍA AD**  
TEL: +34-950 213 701/713  
FAX: +34-950 213 859  
Beas de Segura Ontur

**ASTURIAS AD**  
TEL: +34-985 127 531  
FAX: +34-985 545 109  
El Musel (HEL)  
La Morgal

**BADAJOS AD**  
TEL: +34-924 210 406  
FAX: +34-924 210 410  
El Manantio Morante

**BARCELONA AD**  
TEL: +34-932 983 798  
FAX: +34-932 983 791  
Alfés  
Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (HEL)  
Berga (HEL)  
Calaf-Sallavinera  
C.S.U. de Bellvitge (HEL)  
El Portinyol (HEL)  
Fira M2 (HEL)  
Heli. Parque de Garraf-Sitges (HEL)  
Hosp. Gral. de Catalunya (HEL)  
Hosp. Gral. de Manresa (HEL)  
Hosp. San Pau (HEL)  
Hotel Rey Juan Carlos I (HEL)  
Igualada-Odena  
Manresa  
Nou Hosp. de Mataró (HEL)  
R.A.C.C. (HEL)

**Sant Martí de Sescorts (HEL)**  
Servei d'evacuació del Circuit de Catalunya (HEL)  
Servei Generals del Circuit de Catalunya (HEL)

**BILBAO AD**  
TEL: +34-944 869 656  
FAX: +34-944 869 657  
Campo Gaviota (HEL)  
Iurreta (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

**GIRONA AD**  
TEL: +34-972 186 659  
FAX: +34-972 474 222  
Ampuriabrava  
Costa Brava-Centro (HEL)  
Heli. del Parque de Bomberos de Orriols (HEL)  
Hosp. Dr. Josep Trueta (HEL)  
La Cerdanya

**GRAN CANARIA AD**  
TEL: +34-928 579 087  
FAX: +34-928 579 313  
El Berriel

**GRANADA/Federico García Lorca Granada-Jaén AD**  
TEL: +34-958 245 221  
FAX: +34-958 245 247  
Linares

**HUESCA/Pirineos AD (1)**  
TEL: +34-974 280 562  
FAX: +34-974 280 570  
Benabarre  
Castejón de Monegros  
Santa Cilia de Jaca

**IBIZA AD**  
TEL: +34-971 809 248  
FAX: +34-971 809 271  
Cas Curedó (HEL)  
Hosp. Can Misses (HEL)  
Sa Sabina (HEL)

(1) Fuera del horario operativo de Huesca/Pirineos AD, la ARO asignada a Benabarre, Castejón de Monegros y Santa Cilia de Jaca será la de Zaragoza AD.

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.

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

**JERÉZ DE LA FRONTERA AD**  
TEL: +34-956 150 000  
FAX: +34-956 150 061  
Tomás Fernández Espada (AD)

**LA GOMERA AD**  
TEL: +34-922 873 001  
FAX: +34-922 873 002  
San Sebastián de La Gomera (HEL)

**LOGROÑO AD**  
TEL: +34-941 277 477  
FAX: +34-941 277 479  
Garray

**MADRID/C. VIENTOS AD**  
TEL: +34-913 210 923  
FAX: +34-913 210 950  
Almansa  
Campolara  
Casarrubios del Monte  
Dirección Gral. de Tráfico (HEL)  
E.Castellanos-Villacastín  
El Tiétar  
El Viso del Marqués  
Fuentemilanos  
Guadalupe  
Hosp. Alcorcón (HEL)  
Hosp. Doce de Octubre (HEL)  
La Calderera  
La Mancha  
Lillo  
Ocaña  
Robledillo de Mohernando  
Sto.Tomé del Puerto  
Torre Picasso (HEL)

**MÁLAGA AD**  
TEL: +34-952 048 886  
FAX: +34-952 048 971  
La Axarquía-Leoni Benabu

**MENORCA AD**  
TEL: +34-971 157 138  
FAX: +34-971 157 090  
Cala'n Blanes (HEL)  
San Luis

**PALMA DE MALLORCA AD**  
TEL: +34-971 789 286  
FAX: +34-971 789 011  
Mallorca/Son Bonet

**PAMPLONA AD**  
TEL: +34-948 168 740  
FAX: +34-948 168 717  
Sangüesa

**REUS AD**  
TEL: +34-977 779 804/885  
FAX: +34-977 779 810  
Garidells (HEL)  
Heli Montsiá-Amposta (HEL)  
H.U. Joan XXIII (HEL)  
Mas Passamaner (HEL)

**SABADELL AD**  
TEL: +34-937 282 111/110  
FAX: +34-937 122 720  
C'an Bonastre Win Resort (HEL)  
Tirviá (HEL)  
Tremp (HEL)  
Ullastrell - Teresa Vilá (HEL)  
Vielha (HEL)  
Vilaller (HEL)

**SANTIAGO AD**  
TEL: +34-981 547 563  
FAX: +34-981 547 564  
Rozas  
Villaframil

**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: +34-922 635 870  
FAX: +34-922 635 898  
H.U. de Canarias (HEL)

**VALENCIA AD**  
TEL: +34-961 598 539  
FAX: +34-961 598 537  
BP. Oil España (HEL)  
Castellón  
Requena  
Sotos

**VALLADOLID AD**  
TEL: +34-983 415 503  
FAX: +34-983 415 518  
El Carrascal  
Matilla de los Caños  
Torozos

**VITORIA AD**  
TEL: +34-945 163 518/519  
FAX: +34-945 163 553  
Madrigalejo del Monte

**ZARAGOZA AD**  
TEL: +34-976 712 331  
FAX: +34-976 712 412  
La Nava-Corral de Ayllón

(1) Outside Huesca/Pirineos AD hours of operation, the assigned ARO to Benabarre, Castejón de Monegros and Santa Cilia de Jaca will be Zaragoza AD.

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.

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.

#### 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.

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 6 días. La fecha del vuelo se debe incluir en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo mediante el indicador "DOF/" (fecha del vuelo).

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 immediately 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.

#### 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.

NOTE: All flights operating in its entirety within EUR Region (Canaries inclusive), may submit the flight plan with more than 24 hours in advance of the EOBT, but not over 6 days. 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.

Comiencese 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.

## INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS ATS.

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

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

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

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

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

– Las marcas de matrícula de la aeronave (por ejemplo EIAKO, 4XBCD, N2567GA) cuando:

- 1.- el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (por ejemplo, OOTEK), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (por ejemplo, SABENA OOTEK);
- 2.- la aeronave no esté equipada con radio.

– 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 (por ejemplo, KLM 511, NIGERIA 213, HERBIE 25).

NOTA 1: Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidos en el Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen II, Capítulo 5 de la OACI. 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: Los aviones militares españoles, en vuelos nacionales, pondrán su matrícula militar o su indicativo radiotelefónico táctico, en un grupo de siete caracteres como máximo.

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

## REGLAS DE VUELO:

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

- I si son IFR/OIFR.
- V si son VFR/OVFR.

## 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 responsibility 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 balloons.

## INSTRUCTIONS FOR INSERTION OF ATS DATA.

Complete items 7 to 18 as indicated hereunder.

Complete also item 19 as indicated hereunder, when so required by the appropriate ATS authority or when otherwise deemed necessary.

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

ITEM 7: Aircraft identification (maximum 7 characters).

Insert one of the following aircraft identifications, not exceeding 7 characters:

– The registration mark of the aircraft (e.g. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), when:

- 1.- in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft will consist of this identification alone (e.g. OOTEK) or preceded by the ICAO telephony designator for the aircraft operating agency (e.g. SABENA OOTEK);
- 2.- the aircraft is not equipped with radio.

– 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, HERBIE 25).

NOTE 1: Provisions for the use of radiotelephony call signs are contained in ICAO Annex 10 "Aeronautical Telecommunications", Volume II, Chapter 5. 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: Spanish military aircraft must write their military registration or their radiotelephonic tactical indicator, using a seven characters group as maximum, in national flights.

ITEM 8: Flight rules and type of flight (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 IFR/OIFR.
- V if VFR/OVFR.

Y si son IFR/OIFR primero (1).

Z si son VFR/OVFR primero (1).

(1) e 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:

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, de aduanas o policía.

X si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas.

→ NOTA: Las aeronaves de estado con capacidad de operar en ambos sentidos en frecuencias de UHF, deberán insertar, la letra M en la casilla 8 del formulario de FPL, la letra U en la casilla 10 del formulario de FPL y el indicador STS/EXM833 en la casilla 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.

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 TURBULENTO (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.

CASILLA 10: Equipo.

Equipo de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación y la aproximación.

Insértese una letra como sigue:

N si no se lleva equipo COM ni equipo de ayudas para la navegación y la aproximación para la ruta considerada, o si el equipo no funciona, o

S si se lleva equipo normalizado COM y de ayudas para la navegación y 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 COM y de ayudas para la navegación y la aproximación disponible y que funciona:

A (sin asignar)

B (sin asignar)

C LORAN C

Y if IFR/OIFR first (1).

Z if VFR/OVFR first (1).

(1) and 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:

S if scheduled air service.

N if non-scheduled air transport operation.

G If general aviation.

M if military, customs or police.

X if other than any of the defined categories above.

NOTE: State aircraft capable to operate in two ways of UHF frequencies, shall insert the letter M in item 8 of the FPL form, the letter U in item 10 of the FPL form and the STS/EXM833 indicator in item 18.

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.

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.

ITEM 10: Equipment.

Radio communication, navigation and approach aids equipment.

Insert one letter as follows:

N if no COM nor navigation and approach aids equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable, or

S if standard COM and navigation and approach aids 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 COM/NAV approach aids equipment available and serviceable:

A (not allocated)

B (not allocated)

C LORAN C

D DME  
E (sin asignar)  
F ADF  
G GNSS  
H HF RTF  
I Navegación inercial  
J Enlace de datos (ver Nota 3)  
K MLS  
L ILS  
M Omega  
O VOR  
P P-RNAV (ver Nota 5)  
Q (sin asignar)  
R B-RNAV (ver Nota 5)  
T TACAN  
U UHF RTF  
V VHF RTF  
W Aprobación Operacional RVSM (ver Nota 6)  
X Aprobación MNPS (ver Nota 7)  
Y Radio con espaciado 8,33 kHz (ver Nota 8)  
Z Demás equipo instalado a bordo (ver Nota 2)

NOTA 1: Los equipos VHF RTF, ADF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación. Para los vuelos CAO y/o mixtos también se considerarán normalizados los equipos VHF RTF y TACAN.

No se incluirá la letra "S" en los FPL de aeronaves de estado que no estén equipadas con RNAV.

NOTA 2: Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo instalado a bordo, precedido de COM/ y/o NAV/, según corresponda.

NOTA 3: Si se usa la letra J, especifíquese en la casilla 18 el equipo instalado a bordo, precedido de DAT/, seguido de una o varias letras según corresponda.

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

NOTA 5: Se utilizarán la letra P y la letra R para aeronaves aprobadas P-RNAV y B-RNAV, respectivamente.

NOTA 6: La inclusión de la letra W indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo EUR RVSM sea cual fuere el nivel de vuelo requerido. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

NOTA 7: 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 8: Las aeronaves equipadas con equipo de radio con separación de 8,33 kHz entre canales deberán insertar, además de la letra S y cualquier otra letra apropiada, la letra Y en la casilla 10 del formulario de FPL, incluso si planifican volar por debajo de FL195.

→ NOTA 9: Las aeronaves de estado con capacidad de operar en ambos sentidos en frecuencias de UHF, deberán insertar, la letra M en la casilla 8 del formulario de FPL, la letra U en la casilla 10 del formulario de FPL y el indicador STS/EXM833 en la casilla 18.

#### EQUIPO SSR

Insértese uno de los caracteres siguientes para indicar el tipo de equipo SSR en funcionamiento instalado a bordo:

D DME  
E (not allocated)  
F ADF  
G GNSS  
H HF RTF  
I Inertial navigation  
J Data link (see Note 3)  
K MLS  
L ILS  
M Omega  
O VOR  
P P-RNAV (see Note 5)  
Q (not allocated)  
R B-RNAV (see Note 5)  
T TACAN  
U UHF RTF  
V VHF RTF  
W RVSM Operational Approval (see Note 6)  
X MNPS Approval (see Note 7)  
Y 8.33 kHz capable radio (see Note 8)  
Z Other equipment carried (see Note 2)

NOTE 1: Standard equipment is considered to be VHF RTF, ADF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the appropriate ATS authority. Standard equipment is considered to be VHF RTF and TACAN as well, for CAO and/or mixed flights.

State aircraft not equipped with RNAV will not include the letter "S" in this item of FPL.

NOTE 2: If the letter Z is used, specify in item 18 the other equipment carried, preceded by COM/ and/or NAV/, as appropriate.

NOTE 3: If the letter J is used, specify in item 18 the equipment carried, preceded by DAT/, followed by one or several letters as appropriate.

NOTE 4: Information about navigation capacity is provided to ATC for the purpose of clearance and routing.

NOTE 5: The letter P and letter R for approved aircraft P-RNAV and B-RNAV will be used, respectively.

NOTE 6: Inclusion of the letter W indicates that aircraft has approval to flight within EUR RVSM airspace regardless of the requested flight level. The aircraft registration shall be indicated in item 18 preceded by REG/.

NOTE 7: Inclusion of the letter X indicates that aircraft has approval to flight within MNPS airspace. The aircraft registration shall be indicated in item 18 preceded by REG/.

NOTE 8: Aircraft equipped with 8.33 kHz channel spacing capable radio equipment shall insert, in addition to the letter S and any other appropriate letter, the letter Y in item 10 of the FPL form, even if planning to fly below FL195.

NOTE 9: State aircraft capable to operate in two ways of UHF frequencies, shall insert the letter M in item 8 of the FPL form, the letter U in item 10 of the FPL form and the STS/EXM833 indicator in item 18.

#### EQUIPMENT SSR

Insert one of the following characters to describe the serviceable SSR equipment carried:



- N Ninguno.
- A Respondedor Modo A (4 dígitos - 4.096 códigos).
- C Respondedor Modo A (4 dígitos - 4.096 códigos) y Modo C.
- X Respondedor Modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión.
- P Respondedor Modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión pero sin transmisión de identificación de aeronave.
- I Respondedor Modo S, comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión.
- S Respondedor Modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión y la transmisión de identificación de aeronave.

#### EQUIPO ADS

- D Función ADS.

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

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida,

o, si no se ha asignado indicador de lugar,

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

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

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

luego, sin ningún espacio,

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

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

CASILLA 15: Ruta.

Insértese la primera velocidad de crucero como en (a) 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, cuando la autoridad ATS competente lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (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 (ejemplo, F085; F330); o
- Nivel métrico normalizado en decenas de metros, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (ejemplo: S1130); o
- Altitud en centenares de pies, expresada mediante una

N None.

A Transponder Mode A (4 digits - 4,096 codes).

C Transponder Mode A (4 digits - 4,096 codes) and Mode C.

X Transponder Mode S without aircraft identification or pressure altitude transmissions.

P Transponder Mode S, pressure altitude transmission included but without aircraft identification transmission.

I Transponder Mode S, aircraft identification transmission included but without pressure altitude transmission.

S Transponder Mode S, pressure altitude and aircraft identification transmission included.

#### EQUIPMENT ADS

D ADS function.

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

Insert the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome,

or, if no location indicator has been assigned,

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

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.

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 air speed 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
- Mach number, when so prescribed by the appropriate ATS authority, 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 (e.g. S1130); or
- Altitude in hundreds of feet, expressed as A followed

- A seguida de 3 cifras (ejemplo: A045; A100); o
- Altitud en decenas de metros, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (ejemplo: M0840); o
  - Respecto a los vuelos VFR/OVFR no controlados, las letras VFR/OVFR.

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

Vuelos a lo largo de la ruta ATS designada:

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

luego insértese cada punto en el cual esté previsto cambiar de velocidad o nivel, cambiar de ruta ATS y/o cambiar de reglas de vuelo.

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

Seguido en cada caso del designador del próximo tramo de 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 las autoridades ATS competentes, defínase la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70°N y los 70°S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.

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

NOTA: Para vuelos fuera de las rutas ATS designadas insértese, en todos los casos, al menos un punto situado dentro de la FIR/UIR, definido por una radioayuda para la navegación, punto de notificación o coordenadas geográficas.

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

Úsese solamente la representación convencional de los datos que figuran en 1) a 8), 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 (ejemplo, B1, R14, UB10, TAWNY14), con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (ejemplo: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

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/OVFR flights, the letters VFR/OVFR.

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

Flights along designated ATS route:

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

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

NOTE: 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 it is 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 in 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 appropriate ATS authorities,

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 with meridians normally spaced at 20° of longitude. The distance between significant points shall, as far as possible, not exceed one hour of 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 which are 5° spaced.

NOTE: For flights outside designated ATS routes insert, in all cases, at least one point located inside the FIR/UIR, defined by a navigational radioaid, waypoint or geographical coordinates.

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

Use only the conventions in 1) to 8) 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 (example, B1, R14, UB10, TAWNY14) including, where appropriate, the coded designator assigned to the standard departure or arrival route (e.g.: 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 último 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.

→ NOTA: Debido a requisitos operacionales del IFPS, el campo ruta, normalmente, no incluirá las siglas SID/STAR ni la denominación y descripciones de las mismas, a menos que sea expresamente requerido por el Estado pertinente.

#### 2) Punto significativo (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:

- 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, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida 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 una ayuda para la navegación (normalmente un VOR), con 2 ó 3 caracteres; luego la marcación desde la ayuda en grados magnéticos, con 3 cifras, luego la distancia desde la ayuda, con 3 cifras, que expresen millas náuticas. Cuando sea necesario, complete el número correcto de cifras, insertando ceros; ejemplo, un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR "DUB" de 40 millas marinas, debería indicarse así: DUB180040.

#### 3) Puntos de entrada y salida de espacio aéreo RVSM.

Los explotadores de aeronaves con aprobación RVSM y de aeronaves de Estado sin aprobación RVSM que tengan la intención de efectuar operaciones dentro del espacio aéreo RVSM EUR, incluirán:

- El punto de entrada en los límites laterales del espacio aéreo RVSM EUR y el nivel de vuelo solicitado para el tramo de la ruta que comienza inmediatamente después del punto de entrada RVSM.
- El punto de salida en los límites laterales del espacio aéreo RVSM EUR y el nivel de vuelo solicitado para el tramo de la ruta que comienza inmediatamente después del punto de salida RVSM.

#### → 4) Indicador STAY en ruta.

Se utilizará el indicador STAY para informar del tiempo de permanencia en un área concreto (área STAY) de una aeronave que esté realizando actividades especiales (entrenamiento, reabastecimiento aire-aire, misiones fotográficas, etc.).

El indicador STAY se insertará entre el punto de entrada y el de salida del área STAY.

Ejemplos: ... MCT STAY1/0100 POL ...  
... MCT STAY1/0030 MCT ...

El número de secuencia es obligatorio y se indicará incluso en el caso de que sólo haya un área STAY durante el vuelo. Para indicar diferentes áreas STAY en la ruta de un

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 last 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 DCT indicator.

NOTE: Due to IFPS operational requirements the route item shall not normally include the indicators SID/STAR nor their designations and descriptions, unless specifically required by the relevant State.

#### 2) Significant Point (2 to 11 characters).

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

- 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, example 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, example 4620N 07805W.

Bearing and distance from a navigation aid:

The identification of the navigation aid (normally a VOR) in the form of 2 or 3 characters, then the bearing from the aid in the form of 3 figures giving magnetic degrees, then the distance from the aid in the form of 3 figures expressing nautical miles. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros; example, a point at 180° magnetic and at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040.

#### 3) RVSM airspace entry and exit points.

Operators of RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft intending to operate within the EUR RVSM airspace, shall include the following:

- The entry point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and the requested flight level for that position of the route commencing immediately after the RVSM entry point.
- The exit at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and the requested flight level for that portion of the route commencing immediately after the RVSM exit point.

#### 4) En-route STAY Indicator.

A STAY indicator can be used to indicate the time spent in an area (STAY area) by a flight doing special activities (training, air-air refuelling, photographic missions etc.).

A STAY indicator shall be inserted between the point of entry in the STAY area and the point of exit from the STAY area.

Examples: ... MCT STAY1/0100 POL ...  
... MCT STAY1/0030 MCT ...

The sequence number is compulsory and shall be indicated even in case of one single STAY area in a flight. To indicate several STAY areas on the route of a flight, the se-

vuelo, se incrementará el número de secuencia (del 1 al 9) y se añadirá a cada área correspondiente.

Ejemplo: ... TNT STAY1/0030 TNT UP6 MCT STAY2/0030 MCT ...

El tiempo de permanencia en un área STAY se indicará en horas y minutos.

Para indicar el motivo de STAY, se insertará un indicador STAYINFO de texto libre en la casilla 18 del FPL.

Restricciones:

- El indicador STAY sólo puede ser usado para actividades especiales en ruta.
- El indicador STAY únicamente se utilizará para vuelos que se realicen enteramente dentro de la Zona IFPS.
- No está permitido el uso del indicador STAY en los Planes de Vuelo Repetitivos.

5) 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, 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

6) 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 5) 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

LN/N0284VFR

7) 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  
N0400F280...NTM/N0300F250/OAT TB6...

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.

8) 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 el apartado a), 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

quence number (from 1 to 9) shall be incremented and attached to the STAY indicator corresponding to each area.

Example: ... TNT STAY1/0030 TNT UP6 MCT STAY2/0030 MCT...

The time spent in the STAY area shall be indicated in hours and minutes.

To indicate the reason for STAY, a free text STAYINFO indicator shall be inserted in item 18 of the FPL.

Constraints:

- A STAY indicator can only be used for en-route special activities.
- A STAY indicator can only be used for flights that are completely within the IFPS Zone.
- The STAY indicator is not allowed in Repetitive Flight Plans.

5) 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, expressed exactly as in 2) above, followed by and oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level, expressed exactly as in a) and b) above, without an 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

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

The point at which the change of flight rules is planned, expressed exactly as in 2) or 5) 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

LN/N0284VFR

7) 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  
N0400F280...NTM/N0300F250/OAT TB6...

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

8) 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 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

### Vuelos a lo largo de una ruta CAO

Si el aeródromo o base aérea de salida está situado en una ruta CAO, o conectado a ella por un procedimiento de salida, insertar el designador del primer punto o ayuda para la navegación de la ruta seguido de la clave OAT con espacio.

Si el aeródromo o base aérea de salida no está en una ruta CAO, ni conectado a ella, insertar la clave DCT seguida del punto de encuentro con la ruta, seguida de la clave OAT con espacio.

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

NOTA: En el caso de salida normalizada solo será necesario especificar el fijo de transición que conecta con la ruta CAO. La forma de insertar las rutas CAO, los puntos, horas, así como de describir la ruta será igual a la establecida para el plan de vuelo OACI.

\* "El IPFS 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 de la ruta es OAT".

NOTA 1: Insértese el punto de entrada/salida RVSM para aquellos vuelos cuya trayectoria prevista indique que se encontrarán en fase de descenso en un punto de entrada/salida RVSM y cuyo destino sea un aeródromo próximo.

→ NOTA 2: Con el fin de mejorar la eficiencia en la prestación del servicio a lo largo de la frontera común del FIR/UIR GCCC/LPPO (desde 31N 017W a 24N 025W), todos los operadores deberán rellenar el plan de vuelo para entrada/salida GCCC/LPPO FIR/UIR (GND/MSL-UNL) a través de los puntos designados para transferencia de tránsito Canarias-Santa María Oceanic publicados en el AIP-ESPAÑA, ENR 4.3.

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

AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA (8 caracteres).

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino seguido, sin un espacio, de la duración total prevista,

o, si no se ha asignado indicador de lugar,

insértese ZZZZ seguido, sin un espacio de la duración total prevista e indíquese en la casilla 18 el nombre del aeródromo, precedido de DEST/.

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

AERÓDROMO(S) DE ALTERNATIVA (4 caracteres):

Insértese el (los) indicador(es) de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa, separados por un espacio,

o, si no se ha asignado un indicador de lugar al aeródromo de alternativa.

insértese ZZZZ e indíquese en la casilla 18 el nombre del aeródromo, precedido de ALTN/.

CASILLA 18: Otros datos.

Insértese 0 (cero) si no hay otros datos,

o cualquier otra información necesaria en el orden indicado

### Flights along CAO route

If the departure aerodrome or air base is located on a CAO route, or connected by a departure procedure, insert the designator of the first point or navigation aid of the route followed by the OAT indicator with space.

If the departure aerodrome or air base is not on, or connected to a CAO route, the DCT indicator, followed by the connecting point with the route, followed by the OAT indicator with space.

If the flight is outside of a CAO route, insert the way points separated not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM), including each way point at which a change of speed or level, or track, or flight rules is planned.

NOTE: For a standard departure it will be only necessary to specify the transition fix that connects with the CAO route. The insertion of CAO routes, the way points, hours, as well as the route description, will be similar to the established for ICAO flight plan.

\* "The IPFS assumes that all the flight plans begin with civil air control (GAT), unless a GAT change is indicated later on the route. In this case it assumes that the whole previous segment to the change of the route is OAT".

NOTE 1: Insert the RVSM entry/exit point for flights whose planned trajectory indicates that they will be established in the descent phase at the RVSM entry/exit points to an adjacent destination aerodrome.

NOTE 2: In order to improve the efficiency in the provision of service along the boundary common to GCCC/LPPO FIR/UIR (from 31N 017W to 24N 025W), all operators shall file flight plan to enter/leave GCCC/LPPO FIR/UIR (GND/MSL-UNL) through the designated transfer traffic points Canarias-Santa María Oceanic as published in AIP-ESPAÑA, ENR 4.3.

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

DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (8 characters).

Insert the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome followed, without a space, by the total estimated elapsed time.

or, if no location indicator has been assigned,

insert ZZZZ followed, without a space, by the total estimated elapsed time, and specify in item 18 the name of the aerodrome, preceded by DEST/.

NOTE: 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.

ALTERNATE AERODROME(S) (4 characters).

Insert the ICAO four-letter location indicator(s) of not more than two alternate aerodromes, separated by a space,

or, if no location indicator has been assigned to the alternate aerodrome.

insert ZZZZ and specify in item 18 the name of the aerodrome, preceded by ALTN/.

ITEM 18: Other information.

Insert 0 (zero) if no other information,

or any other necessary information in the sequence shown

a continuación, mediante el indicador apropiado seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

RFP/ La indicación "RFP/Qn", se utiliza para identificar al plan de vuelo que reemplaza, donde:

- "RFP" significa "Plan de vuelo que reemplaza",
- "n" corresponde al número de secuencia relativo al plan de vuelo que reemplaza para ese vuelo en particular.

Ejemplos:

1er plan de vuelo que reemplaza: "RFP/Q1".

2º plan de vuelo que reemplaza: "RFP/Q2", etc.

EET/ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos, o designadores de límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente.

Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

NOTA 1: No se considera obligatorio incluir los datos correspondientes a la hora estimada a los límites de la FIR Madrid y Barcelona.

NOTA 2: Es obligatorio para los vuelos VFR incluir en el FPL el punto de cruce de frontera y la hora estimada al mismo.

RIF/ Los detalles relativos a la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a la autorización en vuelo.

Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA APPH

RIF/LEMD

REG/ Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7, y además, cuando en la casilla 10 se utilicen las letras W y X.

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

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

STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS. La relación de abreviaturas utilizadas es la siguiente:

- STS/EXM 833: aeronaves exentas de equipo 8.33 kHz.
- STS/NONRVSM: Vuelos de estado <sup>(1)</sup> que no cumplan con los requisitos EUR RVSM y que tengan intención de operar en el espacio aéreo EUR RVSM.
- (1) Vuelos operados por autoridades militares de aduanas o policía.
- STS/EMER: vuelos en situación de emergencia.
- STS/HUM: vuelos que operan por razones humanitarias.
- STS/HOSP: vuelos médicos específicamente declarados por las autoridades sanitarias.
- STS/SAR: vuelos en misión de búsqueda y salvamento.
- STS/HEAD: vuelos con tratamiento de "Jefe de Estado".
- STS/STATE: otros vuelos de autoridades estatales (civiles, militares o policía).
- STS/PROTECTED: vuelos que requieran una seguridad especial. Indica que el FPL sólo debería estar disponible para determinadas personas.
- STS/Texto libre (cuando sea necesario).

next, in the form of the appropriate indicator followed by an oblique stroke and the information to be recorded:

RFP/ "RFP/Qn" indicator is used to identify a replacement flight plan, where:

- "RFP" means "Replacement flight plan",
- "n" corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.

Examples:

1st replacement flight plan: "RFP/Q1"

2nd replacement flight plan: "RFP/Q2", etc.

EET/ Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed time to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the appropriate ATS authority.

Examples: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

NOTE 1: It should not be mandatory to include the corresponding estimated times at Madrid and Barcelona FIR limits.

NOTE 2: It is compulsory for VFR flights to file in FPL the border crossing point and estimated time required to reach this point.

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 clearance in flight.

Examples: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA APPH

RIF/LEMD

REG/ The registration markings of the aircraft, if different from the aircraft identification in item 7, and besides when the letters W and X are used in item 10.

SEL/ SELCAL code, if so prescribed by the appropriate ATS authority.

OPR/ Name of the operator, if not obvious from the aircraft identification in item 7.

STS/ Reason for special handling by ATS. The following abbreviations shall be used:

- STS/EXM 833: aircraft exempt from 8.33 kHz equipment.
- STS/NONRVSM: for use in the flight plan of a State <sup>(1)</sup> flight which is non compliant with EUR RVSM requirements and which intends to operate within EUR RVSM airspace.
- (1) A flight operated by Military, Custom or Police authorities.
- STS/EMER: for flights in a state of emergency.
- STS/HUM: for flights operating for humanitarian reasons.
- STS/HOSP: for medical flights specifically declared by the medical authorities.
- STS/SAR: for flights engaged in search and rescue missions.
- STS/HEAD: for flights with "Head of State" status.
- STS/STATE: for flights other than "Head of State" specifically required by State authorities (civil, military or police).
- STS/PROTECTED: flights which require special security measures. It indicates that these FPL should only be available to certain people.
- STS/Free text (if required).

<p>- STS/ATFMEXEMPTAPPROVED: Vuelos específicamente autorizados por la Autoridad para estar exentos de medidas ATFM.</p> <p>- STS/RNAVINOP: Aeronave con sistema B-RNAV inoperativo.</p> <p>- STS/NONRNAV: Aeronave de Estado no equipada con RNAV.</p> <p>NOTA: Estos designadores únicamente se utilizarán con la debida autorización estatal o sanitaria. El uso fraudulento de estos designadores para evitar restricciones de afluencia, está considerado como un quebranto serio de los procedimientos y será sancionado como tal. Si fuera necesario utilizar más de un designador en el mismo FPL, se hará en campos STS/ separados. Ejemplo: STS/HEAD STS/PROTECTED</p>	<p>- STS/ATFMEXEMPTAPPROVED: Flight specifically authorized by measures the Authority, in order to be exempt of ATFM measures.</p> <p>- STS/RNAVINOP: Aircraft with inoperative B-RNAV system.</p> <p>- STS/NONRNAV: RNAV non-equipped State aircraft.</p> <p>NOTE: These designators shall only be used with the proper authority of the State or the medical authorities concerned. Fraudulent use of these designators to avoid flow restrictions is regarded as a serious breach of procedures and will be dealt with accordingly. If more than one designator is to be used, they should be inserted into separate STS/ fields. Example: STS/HEAD STS/PROTECTED.</p>
<p>TYP/ Tipo(s) de aeronave, precedido(s), en caso necesario, del (de los) número(s) de aeronaves, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 9.</p>	<p>TYP/ Type(s) of aircraft preceded if necessary by number(s) of aircraft, if ZZZZ is inserted in item 9.</p>
<p>PER/ Datos de características de la aeronave, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.</p>	<p>PER/ Aircraft performance data, if so prescribed by the appropriate ATS authority.</p>
<p>COM/ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente; ejemplo: COM/UHF solamente.</p>	<p>COM/ Significant data related to communication equipment as required by the appropriate ATS authority, example: only COM/UHF.</p>
<p>DAT/ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M. Ejemplos: DAT/S para enlace de datos por satélite DAT/H para enlace de datos HF DAT/V para enlace de datos VHF DAT/M para enlace de datos SSR en modo S.</p>	<p>DAT/ Significant data relating with data link capacity, using one or several of the letters S, H, V and M. Examples: DAT/S for data link via satellite DAT/H for data link HF DAT/V for data link VHF DAT/M for data link SSR mode S.</p>
<p>NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación según lo requiera la autoridad ATS competente; ejemplo: NAV/INS. (Ver NOTA 2 ENR 1.10-7).</p>	<p>NAV/ Significant data related to navigation equipment as required by the appropriate ATS authority; example: NAV/INS. (See NOTE 2 ENR 1.10-7).</p>
<p>DEP/ Nombre del aeródromo de salida, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 13, o el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la ubicación de la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL esté insertado en la casilla 13.</p>	<p>DEP/ Name of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in item 13, or the ICAO four-letter location indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in item 13.</p>
<p>DEST/ Nombre del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.</p>	<p>DEST/ Name of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in item 16.</p>
<p>ALTN/ Nombre del (los) aeródromo(s) de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.</p>	<p>ALTN/ Name of alternate aerodrome(s), if ZZZZ is inserted in item 16.</p>
<p>RALT/ Nombre de aeródromo(s) de alternativa en ruta.</p>	<p>RALT/ Name of alternate aerodrome(s) in route.</p>
<p>CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.</p>	<p>CODE/ Aircraft address (expressed in the form of an alpha-numerical code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO.</p>
<p>RMK/ Cualesquiera otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.  Seguido de FDE AVAILABLE que indica la disponibilidad de la función FDE durante el vuelo. (Ver AIC 13/97). Seguido de HMU FLT para aquellas aeronaves que planifiquen la ruta vía Strumble para monitorización HMU. (Ver AIC Nacional 5/98).  Si un indicador no reconocido (ej.: REQ/ ) va precedido del indicador RMK/, el IFPS ignorará su contenido y considerará que es continuación del indicador RMK. Ejemplo: - RMK/ TEST FLT. REQ/ FUEL ON LANDING  Pero si un indicador no reconocido fuera precedido de cualquier otro indicador reconocido, el IFPS originará un mensaje de error. Ejemplo: - DOF/960214 REQ/ FUEL ON LANDING</p>	<p>RMK/ Any other plain language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary.  Followed by FDE AVAILABLE to indicate the availability of the FDE function during flight. (See AIC 13/97). Followed by HMU FLT for those aircraft flying to route via Strumble for HMU monitoring. (See AIC Nacional 5/98).  If an unknown indicator (e.g.: REQ/) is preceded by RMK/ indicator, IFPS will ignore it, and consider it as part of the RMK/ field. Example.: - RMK/ TEST FLT. REQ/ FUEL ON LANDING  Otherwise, if an unknown indicator is preceded by another allowed indicator, IFPS will raise an error message. Example: - DOF/960214 REQ/ FUEL ON LANDING</p>

DOF/ Fecha de realización del vuelo en el orden siguiente:  
DOF/AAMMDD, donde:  
AA= 2 dígitos para el año  
MM= 2 dígitos para el mes  
DD = 2 dígitos para el día  
Es obligatoria la inserción de este indicador, en los planes de vuelo que se presenten con más de 24 horas de antelación a la EOBT pero no más de 6 días de antelación, y para los planes de vuelo afectados por el IFPS deberá insertarse siempre.

NOTA: El IFPS acepta el elemento DOF/ en los mensajes asociados al FPL: CHG, DLA, ARR, CNL o DEP para propósitos de asociación. Sin embargo, en este caso, el elemento DOF/ no será incluido en la salida IFPS.

RVR/ Para indicar los requerimientos mínimos de RVR del vuelo.

STAYINFO n/ (n=1...9) Indica el motivo del área STAY. El número de secuencia añadido al indicador STAYINFO será el mismo que el correspondiente al indicador STAY.

Ejemplo: ...Casilla 15: ...SHA STAY1/0030 SHA ...  
...Casilla 18: ...STAYINFO1/CALIBRATION  
OF SHA VOR

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.

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;

DOF/ The date of flight in the following order:

DOF/AAMMDD, where:  
AA= 2 digits for the year  
MM=2 digits for the month  
DD=2 digits for the day

It is mandatory to insert this indicator in the flight plans submitted 24 hours ahead of the EOBT but not more than 6 days in advance, and for the flight plans affected by IFPS, must be always included.

NOTE: IFPS accepts the element DOF/ in FPL associated messages: CHG, DLA, ARR, CNL, DEP and will use it for association purposes. However, in this case, the element DOF/ will not be included in the IFPS output.

RVR/ To indicate minimum RVR flight requirements.

STAYINFO n/ (n=1...9) To indicate the reason for STAY area. The sequence number attached to the STAYINFO indicator shall be the same as the one attached to the corresponding STAY indicator.

Example: ...Item 15: ...SHA STAY1/0030 SHA ...  
...Item 18: ..STAYINFO1/CALIBRATION  
OF SHA VOR

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/ (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;



<p>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.</p>	<p>COVER: Cross out indicator C if dinghies are not covered; COLOUR: Insert colour of dinghies if carried.</p>
<p>A/ (Color y marcas de la aeronave) Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.</p>	<p>A/ (Aircraft, colour and markings) Insert colour of aircraft and significant markings.</p>
<p>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.</p>	<p>N/ (Remarks) Cross out indicator N if no remarks, or indicate any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.</p>
<p>C/ (Piloto) Insértese el nombre del piloto al mando.</p>	<p>C/ (Pilot) Insert the name of pilot-in-command.</p>
<p>PRESENTADO POR Insértese el nombre de la dependencia, empresa o persona que presenta el plan de vuelo.</p>	<p>FILED BY Insert the name of the unit, agency or person filing the flight plan.</p>
<p>ACEPTACIÓN DEL PLAN DE VUELO Indíquese la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por la autoridad ATS competente.</p>	<p>ACCEPTANCE OF THE FLIGHT PLAN Indicate acceptance of the flight plan in the manner prescribed by the appropriate ATS authority.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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).</p>	<p>REQUEST FILED FLIGHT PLAN ATS units needing a FPL IFR/GAT can 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).</p>
<p>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. 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.</p>	<p>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. 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.</p>
<p>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).</p>	<p>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).</p>

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.

#### MENSAJES ASOCIADOS AL PLAN DE VUELO

Mensaje de Modificación (CHG).

Cuando haya de efectuarse un cambio en los datos de un plan de vuelo (FPL o RPL) presentado anteriormente se transmitirá un mensaje CHG. Este se enviará a todos los destinatarios del plan de vuelo (ver ENR 1.11).

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 (\*) (\*\*).

(\*) 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.

(\*\*) Para lograr la coherencia y consistencia de los datos de demanda de tráfico, que permitan una óptima aplicación de las medidas de gestión de capacidad y control de afluencia, aunque se pueda adelantar la EOBT hasta 15 minutos, no se podrá despegar antes de la EOBT. (El Taxi-time nunca podrá ser negativo).

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).

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.

#### FLIGHT PLAN ASSOCIATED MESSAGES

Modification Message (CHG).

Whenever there is a flight plan data change (FPL or RPL) already filed, a CHG message will be sent. Such message will be sent to all flight plan addressees (see ENR 1.11).

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 (\*) (\*\*).

(\*) 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.

(\*\*) To acquire the appropriate data coherence and consistency of traffic demand, which allow an optimum application of airspace capacity and flow control measures, even if the EOBT may be advanced in 15 minutes, take off shall not be permitted before the EOBT. (The Taxi-time can never be negative).

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).

#### 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 un 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.

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

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).

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

##### Aplicación del Procedimiento.

Este procedimiento afectará a todos aquellos vuelos sujetos

#### 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 units in receipt of the original flight.

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).

#### IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS (RFP). EUR REGION

##### Application of the Procedure.

This procedure is applicable to all flights subject to Air

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.

#### 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.
- 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) Indicación del lugar en el que pueden solicitarse los datos suplementarios.
- 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.

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 recommended 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.

#### 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 December 25th 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 as follows:

- A) Name of the operator.
- B) Name of the RPL Office designed by the State.
- C) Departure aerodrome(s).
- D) Date of submission on each submitted page.
- E) Number of the submission series.
- F) Page number and total number of pages.
- G) Indication of the location where the supplementary information may be obtained.
- 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) 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 RVSM se insertará STS/NONRVSM.

- 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 also include the letter W. In the case of State aircraft not equipped with RVSM shall include 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.

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.

Presentación de listas completas de RPL.

Submission of total listings 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.

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.

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

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

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

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

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

Optional submission procedures to RPL Air Navigation Office (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.

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.

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.

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:

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: jmdiego@aena.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: jmdiego@aena.es

Los listados y enmiendas se presentarán utilizando los mismos procedimientos que para EUROCONTROL/CFMU en copia impresa en formato OACI (ver ENR 1.10-25) 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.

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

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

RPL listing and amendments shall be submitted in hard copies using the same procedures as for EUROCONTROL/CFMU ICAO format (see ENR 1.10-25), and besides if it is possible in diskette (1.44 Mb) RPL format (Interface specification IFPS-6) as preferred format.

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

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

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

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.

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.

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.

On receipt of an RPL file, EUROCONTROL will send an acknowledgement by SITA or FAX as appropriate. Only under exceptional 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.

Cancelación y modificación de un RPL.

RPL Cancellation and modification.

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.

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.

RELACIÓN DE PAÍSES INTEGRANTES DE LA CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (ECAC).

STATES BELONGING TO THE EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE (ECAC).

El área de responsabilidad de la CFMU comprende el espacio aéreo de los siguientes estados de la región EUR de la OACI (con la excepción de Shanwick (EGGX)):

The CFMU area of responsibility comprises the airspace of the following States within the ICAO EUR Region (with the exception of Shanwick (EGGX)):

PAÍS / COUNTRY	FIR/UIR	IDENTIFICADOR OACI ICAO IDENTIFICATOR
ALBANIA	TIRANA	LATI
ALEMANIA	BREMEN DUSSELDORF FRANKFURT MUNICH BERLÍN RHEIN HANNOVER	EDWW EDLL EDFF EDMM EDBB EDUU EDUU
AUSTRIA	VIENA	LOWV
BÉLGICA	BRUSELAS	EBBU/EBUR
BULGARIA	SOFÍA VARNA	LBSR LBWR
CROACIA	ZAGREB	LDZO
CHIPRE	NICOSIA	LCCC
DINAMARCA	COPENAGUE	EKDK
ESLOVAQUIA	BRATISLAVA	LZBB
ESLOVENIA	LJUBLIJANA	LJLA
ESPAÑA	BARCELONA MADRID CANARIAS	LECB LECM GCCC
FINLANDIA	TAMPERE ROVANIEMI	EFES EFPS
FRANCIA	PARÍS REIMS BREST BURDEOS MARSELLA	LFFF LFEE LFRR LFBB LFMM
GRECIA	ATENAS	LGGG
HOLANDA	AMSTERDAM	EHAA
HUNGRÍA	BUDAPEST	LHCC
IRLANDA	SHANNON DUBLÍN	EISN EIDW
ISLANDIA	REYJIAVIK	BIRD
ITALIA	ROMA	LIRR

PAÍS / COUNTRY	FIR/UIR	IDENTIFICADOR OACI ICAO IDENTIFICATOR
LUXEMBURGO	BRINDISI	LIBB
MACEDONIA	MILÁN	LIMM
MALTA	BRUSELAS	EBBU/EBUR
MÓNACO	SKOPJE	LWSS
NORUEGA	MALTA	LMMM
	MARSELLA	LFMM
	OSLO	ENOS
	STAVANGER	ENSV
	BODO	ENBD
	BODO OCEÁNICO	ENOB
	TRONDHEIM	ENTR
POLONIA	VARSOVIA	EPWW
PORTUGAL	LISBOA	LPPC
	SANTA MARÍA	LPPO
REINO UNIDO	LONDRES	EGTT
	ESCOCIA	EGPX
REPÚBLICA CHECA	PRAGA	LKAA
RUMANÍA	BUCAREST	LRBB
SUIZA	SUIZA	LSAS
SUECIA	ESTOCOLMO	ESOS
	MÁLMO	ESMM
	SUNDSVALL	ESUN
TURQUÍA	ANKARA	LTAA
	ESTAMBUL	LTBB
YUGOSLAVIA	BELGRADO	LYBA



1. Formulario de plan de vuelo modelo OACI.

1. ICAO flight plan form.

<b>FLIGHT PLAN / PLAN DE VUELO</b>			
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.
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	PERSONS ON BOARD Personas a bordo	EMERGENCY RADIO Equipo radio de emergencia	
SURVIVAL EQUIPMENT / Equipo de supervivencia	JACKETS / Chalecos	UHF UHF ELBA	UHF UHF
POLAR DESERT MARITIME JUNGLE Polar Desértico Marítimo Selva	LIGHT FLUORES Luz Fluor	UHF UHF	UHF UHF
DINGHIES / Botes neumáticos			
NUMBER CAPACITY COVER Número Capacidad Cubierta	COLOUR / Color		
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Color y marcas de las aeronaves			
REMARKS / Observaciones			
PILOT IN COMMAND / Piloto al mando			
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 AERODROMO(S) DE SALIDA			D FECHA ----- aammdd	E NUM DE SERIE -----	F PAGINA DE --/--	
		L IDENTIFICACION DE LA AERONAVE (Casilla 7)		M TIPO DE AERONAVE Y CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTO (Casilla 9)	N AERODROMO DE SALIDA Y HORA (Casilla 13)	O RUTA (Casilla 15)		VELOCIDAD DE CRUCERO	NIVEL	RUTA					
H + —	I VALIDO DESDE aammdd	J VALIDO HASTA aammdd	K DIAS DE OPERACION								P AERODROMO DE DESTINO Y DURACION TOTAL PREVISTA (Casilla 16)	Q OBSERVACIONES			
			1	2	3	4	5	6	7						