

 <p>Uruguay</p>	<p><b>Circular de Asesoramiento</b></p> <p><b>Plan de Vuelo</b></p>	<p>CA.UY/DSA-ATS-001/00</p>
--	---	-----------------------------

CA: CA.UY/DSA-ATS-001/00  
FECHA: 2017-05-23  
REVISION: ORIGINAL  
EMITIDA POR: DSA

### **Sección 1. PROPÓSITO**

1.1 Esta Circular tiene por finalidad establecer los procedimientos referentes al Plan de Vuelo, en complemento a lo dispuesto en el LAR 91 Planes de Vuelo, en conformidad con las disposiciones de la OACI.

### **Sección 2. DEFINICIONES**

- 2.1 ACARS – Sistema de Direccionamiento
- 2.2 “ACTUAL” - La expresión se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS presentes definidos en la versión vigente de los PANS-ATM
- 2.3 ADF - Equipamiento Radiogoniométrico Automático
- 2.4 ADS-B –Vigilancia dependiente automática - Radiodifusión
- 2.5 ADS-C –Vigilancia dependiente automática- Contrato
- 2.6 AFIL - Plan de Vuelo Presentado en Vuelo
- 2.7 ALTN – Alternativa
- 2.8 APV – Aproximación con guía vertical
- 2.9 ATS - Servicio de Tráfico Aéreo
- 2.10 BARO-VNAV – Navegación vertical Barométrica
- 2.11 CPDLC – Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
- 2.12 DAT– Aplicaciones o capacidades de datos
- 2.13 DCT – Directo
- 2.14 DEP – Partida
- 2.15 DEST – Destino
- 2.16 DME - Equipamiento Radiotelemétrico

- 2.17 DOF– Fecha de salida del vuelo
- 2.18 EET – Tiempo Prevista de Vuelo
- 2.19 EOBT - Hora Estimada Fuera de Calzos
- 2.20 ELT - Transmisor Localizador de Emergencia
- 2.21 FANS –Sistema de Navegación Futuro
- 2.22 FIR - Región de Información de Vuelo
- 2.23 FMS – Sistema de Gestión de Vuelo
- 2.24 FPL - Plan de Vuelo presentado
- 2.25 GBAS – Sistema de Aumentación basado en tierra
- 2.26 GNSS – Sistema Mundial de Navegación Satelital
- 2.27 HF - Alta Frecuencia
- 2.28 HF DL – Alta frecuencia data link
- 2.29 ILS - Sistema de Aterrizaje por Instrumento
- 2.30 INMARSAT – Empresa privada móviles por satélite
- 2.31 IRIDIUM – Empresa privada móviles por satélite
- 2.32 IRU – Unidad de referencia inercial
- 2.33 LORAN – Sistema de navegación de larga distancia
- 2.34 LPV (APV con SBAS)- Actuación del localizador con guía vertical
- 2.35 MLS – Sistema de aterrizaje por microondas
- 2.36 NDB – Radiofaro No Direccional
- 2.37 NM - Millas Náuticas
- 2.38 “NUEVO” – se define como los formatos de plan de vuelo y mensajes ATS especificados en la Enmienda 1 de los PANS-ATM.
- 2.39 OPR - Operador (Explotador)
- 2.40 PBN - Navegación Basada en Performance
- 2.41 PLN - Plan de Vuelo
- 2.42 REG - Registro
- 2.43 RALT - Aeródromo de Alternativa en Ruta
- 2.44 RIF - Renovación de Autorización en Vuelo
- 2.45 RMK – Observaciones
- 2.46 RNAV - Ruta de Navegación de Área
- 2.47 RNP - Desempeño de Navegación Requerida

- 2.48 RPL - Plano de Vuelo Repetitivo
- 2.49 RTF – Radiotelefonía
- 2.50 RVSM - Separación Vertical Mínima Reducida
- 2.51 SAR – Búsqueda y Salvamento
- 2.52 SELCAL - Sistema de Llamada Selectiva
- 2.53 SSB - Banda Lateral Única
- 2.54 SUR – Aplicaciones o capacidades de vigilancia
- 2.55 TBN - A Ser Notificado
- 2.56 TMA - Área de Control Terminal
- 2.57 TYP - Tipo de Aeronave
- 2.58 UHF - Frecuencia Ultra-Alta
- 2.59 UTC - Tiempo Universal Coordinado
- 2.60 VFR - Reglas de Vuelo Visual
- 2.61 VHF - Frecuencia Muy Alta
- 2.62 VMC - Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual
- 2.63 VOR - Radiofaro Omnidireccional en VHF

## **Sección 3. PROCEDIMIENTO**

### **3. PLAN DE VUELO**

#### **3.1 Formulario de plan de vuelo**

3.1.1 Los explotadores, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las oficinas de operaciones, utilizarán formulario de plan de vuelo, basado en el modelo OACI, para preparar los planes de vuelo. Además se proporcionará un formulario diferente para completar las listas de planes de vuelo repetitivos.

3.1.2 El formulario de Plan de Vuelo estará en español y en inglés.

3.1.3 Los explotadores, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las oficinas de operaciones observarán:

- a) las instrucciones para llenar los formularios de plan de vuelo y los de las listas de planes de vuelo repetitivo; y
- b) toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

*Nota 1. — La no observancia de las disposiciones mencionadas anteriormente o de cualquier restricción determinada en las AIP pertinentes, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.*

3.1.4 Los explotadores antes de la salida:

- a) se asegurarán de que, cuando el vuelo esté destinado a realizar operaciones a lo largo de una ruta o en un área en la que se prescribe un tipo de RNP, la aeronave tiene una aprobación para RNP adecuada y que se satisfarán todas las condiciones aplicables a tal aprobación;
- b) se asegurará de que, cuando se prevén operaciones en espacio aéreo RVSM, la aeronave tenga la aprobación para RVSM requerida; y
- c) se asegurarán que, cuando el vuelo esté destinado a realizar operaciones donde se prescribe un tipo de Performance de Comunicación Requerida (RCP), la aeronave tiene una aprobación RCP adecuada y que se satisfarán todas las condiciones aplicables a dicha aprobación.

## **3.2 Presentación del plan de vuelo**

### **3.2.1 Antes de la salida**

3.2.1.1 Los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas de anticipación respecto de la hora prevista de fuera calzos de un vuelo o hasta 30 minutos antes de la hora prevista fuera de calzos.

3.2.1.2 En el caso de que haya una demora de más de 60 min respecto a la hora prevista de fuera de calzos, para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo se enmendará, o bien, se presentará un nuevo plan de vuelo, cancelando el antiguo según proceda.

### **3.2.2 Durante el vuelo**

3.2.2.1 El plan de vuelo que haya de presentarse durante el vuelo (AFIL), se transmitirá normalmente a la dependencia ATS a cargo de la Región de Información de Vuelo (FIR) o área de control en que la aeronave está volando, o a la que se dirige o desea sobrevolar. Cuando eso no sea posible, se transmitirá a otra dependencia ATS o estación de telecomunicaciones aeronáuticas, para que haga la retransmisión necesaria a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo.

3.2.2.2 Cuando sea pertinente, respecto a las dependencias ATC que prestan servicios a espacio aéreo de alta o mediana densidad, la autoridad ATS competente prescribirá las condiciones y/o las limitaciones respecto a la presentación de planes de vuelo durante el vuelo a esas dependencias ATC.

3.2.2.3 Si el plan de vuelo se presenta con el fin de obtener un servicio de control de tránsito aéreo, la aeronave tiene que esperar la autorización de control de tránsito aéreo antes de proseguir en las condiciones que requieren el cumplimiento de los procedimientos de control de tránsito aéreo.

## **3.3 Aceptación de planes de vuelo**

La primer Oficina de Operaciones que reciba un plan de vuelo, o un cambio del mismo:

- a) comprobará que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas;
- b) comprobará que ha sido completado, y en la medida de lo posible, que ha sido completado con exactitud;
- c) tomará las medidas oportunas, cuando sea necesario, para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo; y
- d) indicará al remitente la aceptación del plan de vuelo o cambio del mismo.

## Sección 4. FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

El formulario de plan de vuelo OACI será utilizado por los usuarios en general.

### 1. Formulario de plan de vuelo modelo OACI

FLIGHT PLAN PLAN DE VUELO			
<b>PRIORITY</b> Prioridad <input type="checkbox"/> FF	<b>ADDRESSEE(S)</b> Destinatarios _____ _____		
<b>FILING TIME</b> Hora de depósito _____	<b>ORIGINATOR</b> Remitente _____		
<b>SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR</b> Identificación exacta de los destinatarios o del remitente _____			
<b>3 MESSAGE TYPE</b> Tipo de mensaje <input type="checkbox"/> (FPL)	<b>7 AIRCRAFT IDENTIFICATION</b> Identificación de la aeronave _____	<b>8 FLIGHT RULES</b> Reglas de vuelo <input type="checkbox"/>	<b>TYPE OF FLIGHT</b> Tipo de vuelo <input type="checkbox"/>
<b>9 NUMBER</b> Número _____	<b>TYPE OF AIRCRAFT</b> Tipo de aeronave _____	<b>WAKE TURBULENCE CAT.</b> Cat. de estela turbulenta _____	<b>10 EQUIPMENT</b> Equipo _____
<b>13 DEPARTURE AERODROME</b> Aeródromo de salida _____	<b>TIME</b> Hora _____		
<b>15 CRUISING SPEED</b> Velocidad de crucero _____	<b>LEVEL</b> Nivel _____	<b>ROUTE</b> Ruta _____	
<b>16 DESTINATION AERODROME</b> Aeródromo de destino _____	<b>TOTAL EET</b> EET Total HR. MIN _____	<b>ALTN AERODROME</b> Aeródromo alt. _____	<b>2ND ALTN AERODROME</b> 2° aeródromo alt. _____
<b>18 OTHER INFORMATION</b> Otros datos _____			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS)			
<b>19 ENDURANCE</b> Autonomía HR/MIN E / _____	<b>PERSONS ON BOARD</b> Personas a bordo P / _____	<b>EMERGENCY RADIO</b> Equipo radio de emergencia R / UHF <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> ELT <input type="checkbox"/>	
<b>SURVIVAL EQUIPMENT/Equipo de supervivencia</b>			
S / P	D	M	J
<b>DINGHIES/Botes neumáticos</b> NUMBER / CAPACITY _____ / _____	<b>COVER</b> Cubierta _____	<b>COLOUR</b> Color _____	
<b>AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS</b> Color y marcas de la aeronave _____			
<b>REMARKS</b> Observaciones _____			
<b>PILOT-IN-COMMAND</b> Piloto al mando _____			
<b>FILED BY / Presentado por</b> _____			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales			

## Sección 5. INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR

## EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

### 5.1 Generalidades

- Síganse con exactitud los formatos prescritos 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 UTC con 4 cifras.
- 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 los mensajes de plan de vuelo.

Se tiene el propósito de que el término "aeródromo", en los planes de vuelo incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.

### 5.2 Instrucciones para la inserción de los datos ATS

5.2.1 Complétense las Casillas 7 a 18 como se indica a continuación:

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

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

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

#### 5.2.2 Casilla 7: IDENTIFICACIÓN

3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identificación de aeronave	8 FLIGHT NUMBER Número de vuelo	9 TYPE OF FLIGHT Tipo de vuelo
<<= (FPL	UA213		
1 NUMBER	2 TYPE OF AIRCRAFT	6 AIRCRAFT REGISTRATION	10 EQUIPMENT

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

- el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, PUA213, LAN125) 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, PLUNA 213, LAN 125). O
- la marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (por ejemplo, EIAKO, CXRBB, N2567JP) cuando:

1) el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (por ejemplo, CXBOP), o cuando vaya precedida del designador radiotelefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (por ejemplo, PLUNA CXBOP);

2) la aeronave no esté equipada con radio;

### 5.2.3 Casilla 8: REGLAS DE VUELO / TIPO DE VUELO

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

**I** si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR

**V** si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR;

**Y** si el vuelo se realizará inicialmente con IFR seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo o

**Z** si el vuelo se realizará inicialmente con VFR seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

The image shows a portion of a flight data entry form. It has four main sections: '1 MESSAGE TYPE' with '(FPL)' entered, '7 AIRCRAFT IDENTIFICATION' with a blank box, '8 FLIGHT RULES' with 'Z' entered, and '9 TYPE OF FLIGHT' with 'G' entered. Arrows on the left and right indicate the direction of entry.

Especifíquese en la casilla 15 el punto o puntos, en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

The image shows a flight data entry field with the text 'TMB/N0180F050 IFR' entered. Above the text are labels for '14 CRUISE SPEED', '15 LEVEL', and '16 RATE'. A right-pointing arrow is positioned above the text. A left-pointing arrow is at the bottom right of the field.

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

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

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

### 5.2.4 Casilla 9: NUMERO / TIPO DE AERONAVE / CAT 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 ó 4 caracteres)

*INSÉRTESE* el designador apropiado, según se especifica en el Doc. OACI 8643, “Designadores de tipos de Aeronaves”, o, si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprenden más de un tipo,

*INSÉRTESE* ZZZZ, e indíquese en la Casilla 18 el número(s) y tipo(s) de aeronaves, precedidos de TYP/.

CAT de Estela Turbulenta (1 caracter)

*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.

### 5.2.5 Casilla 10: EQUIPO Y CAPACIDADES

Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- a) la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- b) equipo y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y
- c) la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

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



*INSÉRTESE* una letra, como sigue:

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

**S**, si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayudas para la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona,

Y/O

*INSÉRTESE* una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponible y en funcionamiento:

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>A</b> Sistema de aterrizaje GBAS | <b>J7</b> CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |
| <b>B</b> LPV (APV com SBAS)         | <b>K</b> MLS                              |
| <b>C</b> LORAN C                    | <b>L</b> ILS                              |
| <b>D</b> DME                        | <b>M1</b> ATC RTF SATCOM (INMARSAT)       |





- B1** ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” de 1090 MHz
- B2** ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1090 MHz
- U1** Capacidad ADS-B “out” usando UAT
- U2** Capacidad ADS-B “out” e “in” usando UAT
- V1** Capacidad ADS-B “out” usando VDL en Modo 4
- V2** Capacidad ADS-B “out” e “in” usando VDL en Modo 4

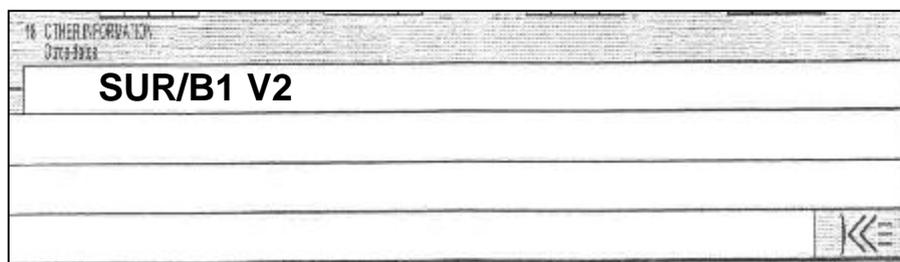
**ADS-C**

- D1** ADS-C con capacidades FANS 1/A
- G1** ADS-C con capacidades ATN

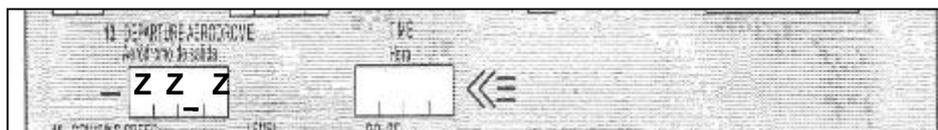
Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

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



**5.2.6 Casilla 13: AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA (8 caracteres)**

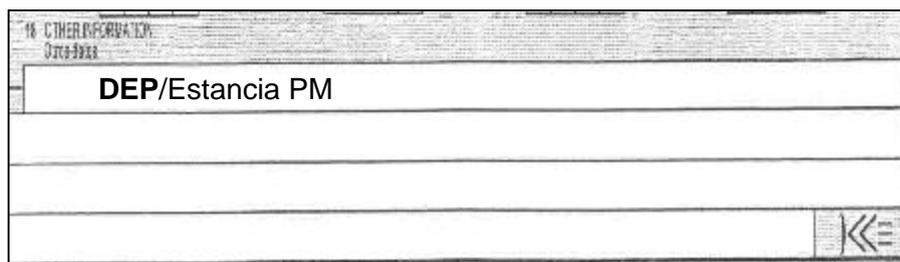


*INSÉRTESE* el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910),

O *si no se ha asignado indicador de lugar*,

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

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



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



### **c) RUTA (INCLUYENDO CAMBIOS DE VELOCIDAD, NIVEL Y/O REGLAS DE VUELO)**

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas

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

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

*LUEGO INSÉRTESE*, cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS, y/o cambiar de reglas de vuelo,

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

*SEGUIDO, EN 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 requiera la autoridad ATS competente,

*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 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°.

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

*ÚSESE* la presentación convencional de los datos que figuren en 1) a 5), que SOLAMENTE siguen, y SEPÁRESE cada elemento con un espacio.

#### **1) RUTA ATS (2 A 7 CARACTERES)**

El designador cifrado asignado a la ruta o al tramo de ruta, (por ejemplo, B1, W204, UL302, TAWNY14), con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (por ejemplo, UMKAL1, UG426, KODAP2A).

#### **2) PUNTO IMPORTANTE (2 a 11 caracteres)**

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (por ejemplo, UE, MLO, DORVO), o, si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

Grados solamente (7 caracteres):

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

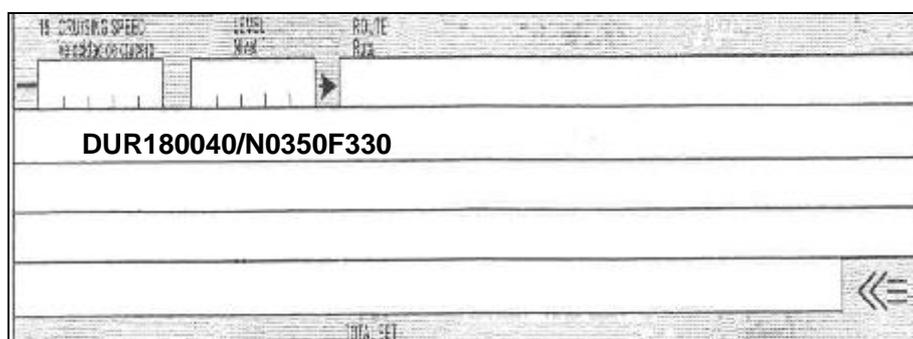
Grados y minutos (11 caracteres):

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, 4620N07805W.

Marcación y distancia con respecto a un punto significativo:

La identificación de un punto significativo, seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran latitud en las que la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos.

Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia del VOR "DUR" de 40 NM, debería indicarse así: DUR180040.



### 3) CAMBIO DE VELOCIDAD O DE NIVEL (MÁXIMO 21 CARACTERES)

El punto en el cual esté previsto cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel para comenzar, expresado exactamente como en 2) anterior, seguido de una barra oblicua y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresados exactamente como en a) y b) anteriores, sin un espacio entre ellos, aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos.

Ejemplos: MLO/N028A045  
TIGRE/N0305F180  
PAPIX/N0420F350  
1821S07523W/N0500F350  
18S075W/M082F330  
DUR180040/N0350M0840

#### 4) CAMBIO DE REGLAS DE VUELO (máximo 3 caracteres)

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

VFR si es de IFR a VFR

IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: TELAK VFR

TMB/N0284 F050 IFR

#### 5) ASCENSO EN CRUCERO (máximo 28 caracteres)

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

Ejemplos: C/31S095W/M082F290F350

C/31S095W/M082F290PLUS

C/47S073W/M220F580F620

#### 5.2.8 Casilla 16: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO

AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA (8CARACTERES)

*INSÉRTESE* el indicador de lugar OACI de cuatro letras de aeródromo de destino, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910),

El diagrama muestra una casilla de formulario con los siguientes campos:

- Un campo etiquetado como "DESTINO AERÓDROMO" con el texto "AERÓDROMO DE DESTINO" debajo. Contiene el código "ZZZZ".
- Un campo etiquetado como "DURACIÓN TOTAL PREVISTA" con el texto "EN MIN" debajo. Está vacío.
- Un campo etiquetado como "AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO" con el texto "AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO" debajo. Está vacío.
- Un campo etiquetado como "INDICADORES DE LUGAR" con el texto "INDICADORES DE LUGAR" debajo. Está vacío.

Hay flechas que indican el flujo de información entre los campos y un símbolo de menú a la derecha.

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

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

*DESPUÉS,* SIN DEJAR UN ESPACIO

*INSÉRTESE* la duración total prevista.

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

Aeródromo(s) de alternativa de destino

*INSÉRTESE* los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910), separados por un espacio;

O, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de alternativa de destino,

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

18 OTHER INFORMATION OTROS DATOS
<b>DEST/Estancia PM 3425S05526W ALTN/Estancia Los Molles</b>
<b>3328S05618W</b>
←

### 5.2.9 Casilla 18: OTROS DATOS

18 OTHER INFORMATION OTROS DATOS
<b>STS/HEA</b>
←

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

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

INSÉRTESE **0** (cero) si no hay otros datos;

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

**STS/** Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. ej., misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

**ALTRV:** para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;

**ATFMX:** para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;

**FFR:** extinción de incendios;

**FLTCK:** verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;

**HAZMAT:** para un vuelo que transporta material peligroso;

**HEAD:** un vuelo con estatus “Jefe de Estado”;

**HOSP:** para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;

**HUM:** para un vuelo que se realiza en misión humanitaria;

**MARSA:** para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares;

**MEDEVAC:** para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida;

**NONRVSM:** para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;

**SAR:** para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y

**STATE:** para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.

Otros motivos del manejo especial por parte del ATS se denotarán bajo el designador RMK/.

**PBN/** Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de **8** entradas, es decir, un total de no más de **16** caracteres.

#### **ESPECIFICACIONES RNAV**

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

#### **ESPECIFICACIONES RNP**

- L1** RNP 4
- 01** RNP 1 básica, todos los sensores permitidos
- 02** RNP 1 GNSS básica
- 03** RNP 1 DME/DME básica
- 04** RNP 1 DME/DME/IRU básica

- S1** RNP APCH
- S2** RNP APCH con BARO-VNAV
  
- T1** RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)
- T2** RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.

**NAV/** Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/ según lo requiera la autoridad ATS competente. Indíquese la aumentación GNSS bajo este indicador, dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación, p. ej., NAV/GBAS SBAS.

**COM/** Indíquense las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la Casilla 10a.

**DAT/** Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la Casilla 10a.

**SUR/** Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la Casilla 10b.

**DEP/** Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando **ZZZZ** se inserte en la casilla 13, o la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando **AFIL** se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar como se indica a continuación:

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

O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como sigue:

la identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en la forma de 3 cifras que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran altitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos.

Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUR" de 40 millas marinas, debería indicarse así: DUR180040.

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

**DEST/** Nombre y lugar del aeródromo de destino, si se inserta **ZZZZ** en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica,

indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

**DOF/** La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD), donde AA es el año, MM el mes y DD el día).

**REG/** La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.

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

Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

**SEL/** Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.

**TYP/** Tipos de aeronaves, precedidos, de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte **ZZZZ** en la casilla 9.

Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2

**CODE/** Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.

**DLE/** Demora o espera en ruta: insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm). Ejemplo: DLE/MDG0030

**OPR/** Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.

**ORGN/** La dirección AFTN de 8 letras del originador y otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad ATS competente.

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

**PER/** Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, Doc 8168), Volumen I — Procedimientos de vuelo, si así lo estipula la autoridad ATS competente.

**ALTN/** Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta **ZZZZ** en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

**RALT/** Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar

en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

**TALT/** Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

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

Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

**RMK/** Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

#### **5.2.10 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 dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELT).

###### **S/ (EQUIPO 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 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)**

Táchese **todos** los indicadores si no llevan a bordo chalecos salvavidas.

Táchese **L** si los chalecos salvavidas no están dotados de luces.

Táchese **F** si los chalecos salvavidas no están dotados con fluoresceína.

Táchese **U** o **V** o **ambos**, según se señaló en **R/**, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.

#### **D/ (BOTES NEUMÁTICOS)**

Táchese los indicadores **D** y **C** si no se llevan botes neumáticos a bordo; y (NUMERO)

#### **(CAPACIDAD)**

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

#### **(CUBIERTA)**

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

#### **(COLOR)**

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

#### **A/ (COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE)**

Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.

#### **N/ (OBSERVACIONES)**

Táchese el indicador **N** si no hay observaciones

#### **C/ (PILOTO)**

Insértese el nombre del piloto al mando.

### **Sección 6. USO DE LOS PLANES DE VUELO REPETITIVOS (RPL)**

#### **6.1. Generalidades**

6.1.1 Los RPL no se utilizarán en vuelos que no sean los 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 un período de por lo menos 10 días consecutivos. Los elementos de cada plan de vuelo deberán tener un alto grado de estabilidad.

6.1.2 Los RPL comprenderán todo el vuelo desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino. Los procedimientos RPL se aplicarán solamente a condición de que todas las autoridades ATS interesadas en los vuelos en cuestión hayan convenido en aceptar los RPL.

6.1.3 Los procedimientos relativos a la utilización de planes entre regiones de información de vuelo internacionales serán objeto de acuerdos bilaterales, multilaterales o de acuerdos regionales de navegación aérea, según el caso.

#### **6.2 Procedimientos para la presentación de los RPL por los explotares.**

6.2.1 Las condiciones que se aplican a la presentación de los RPL, a la notificación de cambios o a la cancelación de dichos planes, serán objeto de acuerdos apropiados

entre los explotadores y la autoridad ATS competente, o de acuerdos regionales de navegación aérea.

6.2.2 Los RPL comprenderán la información relativa a aquellos de los puntos siguientes que la autoridad ATS competente juzgue pertinentes:

- a) período de validez del plan de vuelo
- b) días de operación
- c) identificación de la aeronave
- d) tipo de la aeronave y categoría de estela turbulenta
- e) capacidad MLS
- f) aeródromo de salida
- g) hora de fuera de calzos
- h) velocidad (es) de crucero
- i) niveles de crucero
- j) ruta que ha de seguirse
- k) aeródromo de destino
- l) duración total prevista
- m) indicación del lugar en el que pueden solicitarse, y obtenerse inmediatamente, los datos siguientes:
  - 1) aeródromos de alternativa- aeródromo de alternativa en ruta
  - 2) autonomía de combustible
  - 3) número total de personas a bordo
  - 4) equipo de emergencia
  - 5) otros datos

### **6.3 Presentación de listas completas**

6.3.1 Los RPL se presentarán en forma de listas con los datos necesarios del plan de vuelo utilizando un formulario preparado especialmente para este fin, o por otros medios adecuados al tratamiento electrónico de datos. El método de presentación se determinará mediante acuerdos locales o regionales.

6.3.2 La presentación inicial de listas RPL completas, y las renovaciones estacionales, se harán con antelación suficiente para permitir que las dependencias ATS asimilen convenientemente los datos. La dependencia interesada establecerá la antelación mínima requerida para la presentación de dichas listas y la publicarán en la AIP Uruguay. La antelación mínima establecida no será inferior a dos semanas.

6.3.3 Los explotadores presentarán las listas al organismo designado para que las distribuya a las correspondientes dependencias del servicio de tránsito aéreo.

6.3.4 La información que normalmente se ha de proporcionar será la indicada en 6.4.2.2, no obstante, las dependencias ATS podrán requerir también que se faciliten datos de estimación en relación con los límites de la región de información

de vuelo y el aeródromo de alternativa principal. En este caso, dicha información se facilitará en la forma indicada en un formulario de lista de plan de vuelo repetitivo que haya sido especialmente preparado con este fin.

6.3.5 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 (que figuran normalmente en la casilla 19 del plan de vuelo OACI) de modo que, a solicitud de las dependencias ATS, puedan suministrarse sin demora. En el formulario de listas RPL deberá registrarse el nombre de la oficina en la cual se puede obtener dicha información.

6.3.6 No será necesario acusar recibo de las listas de datos de plan de vuelo ni de las enmiendas de éste, salvo acuerdo entre los explotadores y el organismo competente.

## **6.4 Cambios en las listas RPL**

### **6.4.1 Cambios permanentes**

6.4.1.1 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 llegar al organismo interesado de los servicios de tránsito aéreo por lo menos siete días antes de la fecha de entrada en vigor de dichos cambios.

6.4.1.2 Cuando se hayan presentado inicialmente listas RPL utilizando medios adecuados al tratamiento electrónico de datos, también se permitirá, por acuerdo mutuo entre el explotador y la autoridad competente, la presentación de ciertas modificaciones por medio de formularios RPL.

6.4.1.3 Todos los cambios de los RPL deberán presentarse conforme a las instrucciones relativas a la preparación de las listas RPL.

### **6.4.2 Cambios temporales**

6.4.2.1 Los cambios de carácter temporal y ocasional de los RPL relativos al tipo de aeronave, categoría de estela turbulenta, velocidad y/o nivel de crucero, se notificarán para cada vuelo, tan pronto como fuere posible y a más tardar 30 minutos antes de la salida, a la oficina de Operaciones responsable del aeródromo de salida. Los cambios relativos solamente al nivel de crucero podrán notificarse por radiotelefonía en ocasión del primer intercambio de comunicaciones con la dependencia ATS correspondiente.

6.4.2.2 Si hubiera que modificar lo relativo a la identificación de la aeronave, al aeródromo de salida, a la ruta y/o al aeródromo de destino, se cancelará el RPL para el día en cuestión, y se presentará un plan de vuelo para el caso.

6.4.2.3 Siempre que el explotador prevea que un vuelo determinado, para el cual se haya presentado un RPL, es probable que se demore por lo menos 30 minutos con relación a la hora de fuera de calzos indicada en dicho plan, deberá notificarlo inmediatamente a la Oficina de Operaciones del aeródromo de salida. Debido a las estrictas exigencias del control de afluencia, si los explotadores no cumplieran con este procedimiento podría ocasionarse la cancelación automática del RPL para ese vuelo en particular en una o más dependencias ATS interesadas.

6.4.2.4 Siempre que el explotador sepa que se ha cancelado un vuelo para el cual se haya presentado un RPL, deberá notificarlo a la Oficina de Operaciones del aeródromo de salida.

### **6.4.3 Enlace entre explotador y piloto**

El explotador se asegurará de que el piloto al mando dispone de la información más reciente sobre el plan de vuelo, incluso los cambios permanentes y los ocasionales, concernientes a un vuelo en particular y que hayan sido debidamente notificados al organismo competente.

### **6.4.4 Procedimientos de las dependencias ATS relativas a los RPL**

Los procedimientos para el despacho de los RPL descritos a continuación son aplicables independientemente de si se utiliza equipo automático de tratamiento de datos o de si los datos de los planes de vuelo se procesan manualmente.

### **6.4.5. Implantación de los procedimientos relativos a los planes RPL**

6.4.5.1 Se establecerán procedimientos para la utilización de RPL para los vuelos dentro de una única región de información de vuelo o bien dentro del Estado uruguayo.

6.4.5.2 También se establecerán procedimientos para vuelos que crucen fronteras internacionales, a condición de que los Estados afectados ya usen RPL o vayan a usarlos al mismo tiempo.

6.4.5.3 La aplicación de los procedimientos RPL para vuelos internacionales exige el establecimiento de acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados afectados.

Los acuerdos multilaterales que afecten a varios Estados pueden adoptar la forma de acuerdos regionales de navegación aérea.

6.4.5.4 La aplicación de los RPL exige la celebración de acuerdos con los explotadores participantes para establecer procedimientos de presentación y enmienda.

Los acuerdos deberán comprender disposiciones sobre los siguientes procedimientos:

- a) presentación inicial;
- b) cambios permanentes;
- c) cambios temporales y ocasionales;
- d) cancelaciones;
- e) agregados; y
- f) listas revisadas completamente cuando así lo exija la introducción de cambios extensos.

### **6.4.6 Recopilación, almacenamiento y tratamiento de datos RPL**

6.4.6.1 Las dependencias ATS u otra dependencia que se designe localmente serán responsables de la administración de dichos datos. El área de responsabilidad de cada uno de dichos organismos abarcará por lo menos una región de información de vuelo.

Sin embargo, toda el área de responsabilidad de uno o más Estados o parte de ella, podrá ser administrada conjuntamente por un organismo designado. Cada organismo designado distribuirá los datos pertinentes al RPL a las dependencias ATS interesadas de su área de responsabilidad, de manera que las dependencias reciban dichos datos con anticipación suficiente para que sean eficaces.

6.4.6.2 Cada dependencia ATS interesada almacenará los RPL de manera que se asegure su activación sistemática el día en que haya de realizarse la operación en el orden de las horas previstas de entrada al área de responsabilidad de cada dependencia. Esta actividad deberá realizarse con tiempo suficiente para presentar los datos al controlador en forma apropiada para su análisis y adopción de medidas pertinentes.

#### **6.4.7 Suspensión de los procedimientos RPL**

Si la autoridad ATS competente se ve obligada, por circunstancias excepcionales, a suspender temporalmente el uso de los planes de vuelo repetitivos en el área de su responsabilidad o en una parte determinada de ella, publicará un aviso de dicha suspensión con la mayor antelación posible y en la forma más conveniente según las circunstancias.

#### **6.4.8 Mensajes ATS relativos a los vuelos efectuados según un RPL**

Los mensajes ATS relativos a cada uno de los vuelos realizados según un RPL se originarán y dirigirán a las dependencias ATS interesadas de manera idéntica a la usada para los vuelos efectuados según planes de vuelo concretos.

### **Sección 7. INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO DE LISTA DE PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL)**

#### **7.1 Generalidades**

- a) Anótense solamente los planes de vuelo que hayan de realizarse de acuerdo con IFR. (Reglas de vuelo I en el formulario FPL.)
- b) Se supone que todas las aeronaves realizan vuelos regulares (tipo de vuelo S en el formulario FPL), en caso contrario, notifíquese en Q (Observaciones).
- c) Se supone que todas las aeronaves que vuelen según RPL están equipadas con respondedores en las clave 4096, modos A y C.
- d) Anótense los planes de vuelo en orden alfabético según el indicador de lugar del aeródromo de salida.
- e) Anótense los planes de vuelo para cada aeródromo de salida en orden cronológico según las horas previstas de fuera calzos.
- f) Sígase con exactitud la representación convencional de los datos indicada para el formulario de plan de vuelo, a menos que se indique específicamente otra cosa.
- g) Insértense siempre las horas UTC con 4 cifras.
- h) Insértense todas las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).
- j) Insértense, en reglones separados, los datos correspondientes a cada tramo de la operación con una o más paradas; es decir, desde cualquier aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino siguiente, aunque el distintivo de llamada o el número de vuelo sea el mismo para los diferentes tramos.
- k) Indíquense con claridad todas las adiciones y supresiones de acuerdo a lo establecido para la casilla H. En las listas subsecuentes se anotarán los datos corregidos y agregados y se omitirán los planes de vuelo suprimidos.

- l) Numérense las páginas indicando el número de página y el número total de páginas que se han presentado.
- m) Utilícese más de una línea para cualquiera de los RPL en los que no sea suficiente el espacio proporcionado para las casillas O y Q en una línea.

## **7.2 Cancelación**

La cancelación de un vuelo se efectuará de la forma siguiente:

- a) anótese en la casilla H un signo menos (-) seguido de los demás conceptos del vuelo cancelado;
- b) insértese una entrada subsiguiente que consiste en un signo más (+) en la casilla H y la fecha del último vuelo en la casilla J, sin modificar los demás conceptos del vuelo cancelado.

## **7.3 Modificaciones**

Las modificaciones de un vuelo se anotarán de la forma siguiente:

- a) efectúese la cancelación; y
- b) insértese una tercera entrada con los nuevos planes de vuelo en los que se notificarán, según sea necesario, los conceptos apropiados incluso las nuevas fechas de validez que figuran en las casillas I y J.

## **7.4. Instrucciones para la inserción de los datos RPL**

Complétense las casillas A a la Q como se indica a continuación.

### **7.4.1 CASILLA A: EXPLOTADOR**

INSÉRTESE nombre del explotador.

### **7.4.2 CASILLA B: DESTINATARIO(S)**

INSÉRTESE nombre del organismo, u organismos, designado(s) por los estados para administrar los RPL correspondientes a las FIR o a las zonas de responsabilidad afectadas por la ruta de vuelo.

### **7.4.3 CASILLA C: AERÓDROMO(S) DE SALIDA**

INSÉRTESE el indicador(es) de lugar del aeródromo (s) de salida.

### **7.4.4 CASILLA D: FECHA**

INSÉRTESE año, mes y día correspondientes a la fecha de presentación del plan en cada página presentada, según grupos de 6 cifras.

### **7.4.5 CASILLA E: NUMERO DE SERIE**

INSÉRTESE el número de presentación de la lista, mediante dos cifras que indiquen las dos últimas del año, un guión y el número de secuencia de la presentación para el año indicado (comiéncese con el Núm.1 cada nuevo año).

### **7.4.6 CASILLA F: PAGINA DE**

INSÉRTESE el número de página y el número total de páginas presentadas.

### **7.4.7 CASILLA G: DATOS SUPLEMENTARIOS EN**

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

#### **7.4.8 CASILLA H: TIPO DE INSCRIPCIÓN**

INSÉRTESE un signo menos (-) para cada plan de vuelo que deba suprimirse de la lista.

INSÉRTESE un signo más (+) para cada inscripción inicial y, si se efectúan otras presentaciones para cada plan de vuelo que no se haya incluido en la presentación anterior.

#### **7.4.9 CASILLA I: VALIDO DESDE**

INSÉRTESE fecha primera (año, mes, día) en que está programado el vuelo regular.

#### **7.4.10 CASILLA J: VALIDO HASTA**

INSÉRTESE última fecha (año, mes, día) en que está programado el vuelo según lo indicado en la lista, o UFN si no se conoce la duración.

#### **7.4.11 CASILLA K: DÍAS DE OPERACIÓN**

INSÉRTESE número correspondiente al día de la semana en la columna correspondiente; lunes = 1 a domingo = 7.

INSÉRTESE O, en la columna correspondiente, para cada día en que no se realicen vuelos.

#### **7.4.12 CASILLA L: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE**

(Casilla 7 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE la identificación de la aeronave que se ha de utilizar en el vuelo.

#### **7.4.13 CASILLA M: TIPO DE AERONAVE Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA** (Casilla 9 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE el designador OACI apropiado según se especifica en el Doc. 8643 de la OACI - Designadores de tipos de aeronave.

INSÉRTESE el indicador H, M ó L según corresponda:

**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. (300.000 lb.), pero de 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.

#### **7.4.14 CASILLA N: AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA** (Casilla 13 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE el indicador de lugar del aeródromo de salida.

INSÉRTESE la hora de fuera calzos, es decir, la hora prevista en que la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

#### **7.4.15 CASILLA O: RUTA** (Casilla 15 del plan de vuelo OACI)

a) VELOCIDAD DE CRUCERO

INSÉRTESE la velocidad verdadera respecto a la primera parte o a la totalidad del vuelo en crucero de acuerdo con la casilla 15 a) del plan de vuelo OACI.

b) NIVEL DE CRUCERO

INSÉRTESE el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta de acuerdo con la casilla 15 b) del plan de vuelo OACI.

c) RUTA

INSÉRTESE la ruta completa de acuerdo con la casilla 15 c) del plan de vuelo OACI.

**7.4.16 CASILLA P: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA**

(Casilla 16 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE el indicador de lugar del aeródromo de destino.

INSÉRTESE la duración total prevista.

**7.4.17 CASILLA Q: OBSERVACIONES**

INSÉRTESE toda información requerida por la autoridad ATS competente, datos notificados normalmente en la casilla 18 del plan de vuelo OACI y toda otra información pertinente al plan de vuelo que resulte de interés para los ATC.

**Elaborado por: Rosanna Barú.**

**Revisado por: Gabriela Bianchi.**

**Aprobado por: Pedro Cardeillac.**

**Firma y Fecha de Aprobación:**

**Fecha de entrada en vigencia:**

Desde fecha de aprobación

A partir de

**Como obtener esta publicación:**

En la División de Navegación Aérea del Departamento de Seguridad Operacional.

A través de la página de intranet.