

## PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS

### Plan de vuelo

#### 1.1. Disposiciones generales

- 1.1.1 Todo concesionario, permisionario u operador aéreo que opere o pretenda operar en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar para su aprobación ante la Autoridad Aeronáutica previo al vuelo, un plan de vuelo de la forma y contenido expresado en esta publicación y la normatividad vigente.
- 1.1.2 Los formatos y procedimientos contenidos en el presente documento para el Plan de vuelo Presentado (FPL) (También utilizados para los vuelos Local LCL y Plan de Vuelo Grabado FPQ), Plan de Vuelo Repetitivo (RPL), y cierre de plan de vuelo, son de observancia obligatoria por parte de los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos, pilotos, Oficinas de Despacho, Oficinas de Despacho y Control de Vuelos, oficiales de operaciones de aeronaves, oficinas del Servicio de Información de Vuelo y los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) nacionales.
- 1.1.3 En el caso de que haya una demora de más de 30 minutos respecto a la hora prevista de salida (ETD), para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo no controlado, este deberá enmendarse (actualizarse), o presentar un nuevo plan de vuelo cancelando el anterior según proceda.
- 1.1.4 Todo concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de conservar los formularios para la preparación del vuelo durante el tiempo que marca la reglamentación vigente.
- 1.1.5 El piloto al mando de la aeronave debe abrir y cerrar su plan de vuelo conforme a los procedimientos establecidos en el presente documento y la normatividad vigente.
- 1.1.6 Los permisionarios de transporte aéreo en la modalidad de taxi aéreo y los operadores aéreos en sus operaciones IFR y VFR desde/hacia los aeropuertos nacionales o internacionales de la República Mexicana, que no tengan oficina de despacho autorizada, deberán abrir y cerrar sus planes de vuelo ante la Oficina del Servicio de Información de Vuelo (OSIV) y deberán acompañarse con una relación de pasajeros , que será entregada a la Autoridad Aeronáutica cuando se apruebe el plan de vuelo, con los siguientes datos:
- a) Matrícula de la aeronave
  - b) Fecha del vuelo
  - c) Nombre del pasajero
  - d) Nacionalidad
  - e) Procedencia
  - f) Destino
- 1.1.7 El concesionario, permisionario y operador aéreo deberá asegurar que un plan de vuelo sea generado y presentado antes de la salida de cada vuelo, así como notificar al ATS los cambios pertinentes.
- 1.1.8 Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada para el vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos en vigor, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.
- 1.1.9 Los concesionarios y permisionarios deberán elaborar y llevar a bordo en forma adicional al Plan de Vuelo, un Plan Operacional de Vuelo para cada vuelo proyectado.
- 1.1.10 Los formatos y procedimientos contenidos en el presente documento para la elaboración y aprobación del plan operacional de vuelo (OPL), son de observancia obligatoria por parte de los concesionarios y permisionarios, pilotos al mando, oficinas de despacho, oficinas de despacho y control de vuelos, y oficiales de operaciones de aeronaves al servicio de concesionarios y permisionarios.
- 1.1.11 Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que presentan un plan de vuelo antes de la salida se asegurarán de que:
- a) El vuelo que esté destinado a realizar operaciones a lo largo de una ruta o en un área en la que se prescribe un tipo de RNP, RNAV, la aeronave tiene una aprobación emitida por la DGAC para RNP, RNAV adecuada y que se satisfarán todas las condiciones aplicables a tal aprobación;
  - b) Si se prevén operaciones en espacio aéreo de separación vertical mínima reducida (RVSM), la aeronave tiene la aprobación emitida por la DGAC para RVSM requerida
- 1.2 Plan de vuelo presentado (FPL).
- 1.2.1 Los permisionarios de transporte aéreo en la modalidad de taxi aéreo, así como los operadores aéreos, deberán entregar copia de FPL a la administración del aeropuerto.
- 1.2.2 Los FPL IFR controlados se presentarán a la autoridad aeronáutica del aeropuerto y dependencias ATS hasta con 120 horas de anticipación o por lo menos 30 minutos antes del ETD, excepto que las dependencias ATS autoricen lo contrario.
- 1.2.3 Los FPL VFR o IFR no controlados, se presentarán a la autoridad aeronáutica del aeropuerto y dependencias ATS, hasta con 120 horas de anticipación o por lo menos 10 minutos antes de la ETD y serán coordinados por la AFTN o por los circuitos orales ATS donde no existan sistemas automatizados.

- 
- 1.2.4 Los puntos 1.2.2 y 1.2.3 no eximen al piloto de obtener la información meteorológica y operacional antes del vuelo.
  - 1.2.5 Los mensajes de coordinación de plan de vuelo FPL, hacia los ATS nacionales e internacionales serán independientes de los mensajes necesarios para proporcionar el servicio de despacho, despacho y control de vuelos, y de la oficina de servicio de información de vuelo.
  - 1.2.6 El plan de vuelo que haya de presentarse durante el vuelo debe transmitirse a la dependencia ATS a cargo de la FIR, área de control, área o ruta con servicio de asesoramiento, en que la aeronave está volando, o a la que se dirige o desea sobrevolar o a la estación de telecomunicaciones aeronáuticas que presta servicios a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de que se trate. Cuando eso no sea posible, debe transmitirse 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
  - 1.2.7 En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto al aeródromo de salida, será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.
  - 1.2.8 En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a la hora prevista de fuera de calzos, será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.
- 1.3 Plan de Vuelo Grabado (FPQ)
- 1.3.1 El plan de vuelo grabado es aplicable para los permisionarios de transporte aéreo en la modalidad de taxi aéreo y para los operadores aéreos.
  - 1.3.2 Este procedimiento no exime al piloto de ninguna de las responsabilidades que le competen.
  - 1.3.3 Este procedimiento solo es aplicable cuando el piloto así lo solicite a la Oficina del Servicio de Información de Vuelo que cuente con este servicio.
  - 1.3.4 Los Aeropuertos que cuentan con este servicio se indican en la sección AD 2.18 de la AIP de México y cuando se establezca uno nuevo, se notificarán mediante NOTAM
  - 1.3.5 La coordinación del plan de vuelo se realizará de acuerdo al orden en que se reciba la llamada, salvo en casos especiales o de prioridad preestablecida o de emergencia.
  - 1.3.6 No deberán utilizar las comunicaciones para efectos distintos a los establecidos.
  - 1.3.7 Se deberá apegar en la fraseología establecida para este tipo de comunicaciones en la normatividad correspondiente
  - 1.3.8 El piloto podrá solicitar cuando lo requiera el (los) original (es) de su (s) plan (es) de vuelo o el formato de cierre de plan de vuelo, siempre y cuando sea dentro del tiempo establecido en la reglamentación vigente.
  - 1.3.9 Se deberá utilizar el teléfono, interfono o frecuencia correspondiente para la apertura y cierre del Plan de Vuelo Nacional o Internacional.
  - 1.3.10 El formato de plan de vuelo y cierre de plan de vuelo establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil, se continuará utilizando y se conservara en el archivo de la oficina de servicio de información de vuelo, junto con los mensajes operacionales por el tiempo que marca la reglamentación vigente
  - 1.3.11 Las grabaciones de las comunicaciones vía frecuencia, teléfono o interfono se conservaran 30 días hábiles, a menos que en el caso de una investigación se requiera un plazo mayor
  - 1.3.12 En los aeropuertos que no cuenten con este servicio se debe realizar el procedimiento para el plan de vuelo presentado
  - 1.3.13 Para la coordinación del plan de vuelo por instrumentos, la solicitud debe hacerse cuando menos con una antelación de 30 minutos a la hora propuesta de salida, y de los vuelos visuales con 10 minutos.
  - 1.3.14 Las Oficinas del Servicio de Información de Vuelo de SENEAM, será el conducto para la notificación del Plan de Vuelo bajo este procedimiento, en la frecuencia y comunicación telefónica establecida para este fin.
  - 1.3.15 Establecida la comunicación, el piloto proporcionara la información en el estricto orden que corresponde y se anotara en el formato de plan de vuelo por el Oficial de Operaciones.
    - a) Identificación de la aeronave
    - b) Reglas de Vuelo. Tipo de Vuelo
    - c) Número. Tipo de aeronave. Categoría de Estela Turbulenta
    - d) Equipo y Capacidades
    - e) Aeródromo de salida. Hora
    - f) Velocidad de crucero. Nivel. Ruta
    - g) Aeródromo de destino. EET. Aeródromo(s) Alterno(s)
    - h) Información suplementaria.  
Autonomía. Personas a bordo. Equipo Radio de Emergencia. Equipo de Supervivencia. Chalecos. Botes neumáticos. Color y Marca de la Aeronave. Observaciones. Piloto al mando, número de licencia. Domicilio, firma.
  - 1.3.16 Si el Oficial de operaciones de aeronaves considera necesario por situaciones especiales la presencia del piloto al mando ante las Oficinas del Servicio de Información de Vuelo, se lo deberá indicar al mismo a través del medio de comunicación autorizado.
  - 1.3.17 Antes de la vigencia de FPQ haya concluido, el piloto al mando deberá solicitar una revisión para mantener vigente el plan de vuelo.

- 1.3.18 Cuando se haya modificado el ETD, el piloto al mando de la aeronave obtendrá nuevamente la información meteorológica correspondiente a la nueva hora propuesta.
- 1.3.19 Se anotara en el formato de plan de vuelo presentando la información del plan de vuelo transmitidos por los medios de comunicación autorizados y se conservara junto con los mensajes operacionales por el tiempo que marca la reglamentación vigente.
- 1.3.20 Se anotara en la casilla “Espacio para requisitos adicionales” del formato de FPL y en la casilla de “observaciones” del formato del cierre de Plan de Vuelo, el acrónimo FPQ para indicar que ese plan de vuelo fue coordinado por el piloto por los medios de comunicación autorizados.
- 1.3.21 Antes del encendido de motores, el piloto deberá hacer contacto en la frecuencia de Control Terrestre, Torre de Control o Entrega de Autorizaciones, según el aeropuerto y tipo de Plan de Vuelo, para recibir las instrucciones correspondientes, informando que cuenta con plan de Vuelo coordinado.
- 1.3.22 El piloto podrá solicitar cuando lo requiera el (los) original(es) de su(s) Plan(es) de Vuelo, siempre y cuando sea dentro del tiempo establecido en la reglamentación vigente.
- 1.3.23 Las grabaciones de las comunicaciones realizadas vía frecuencia, teléfono o interfono se conservan por un máximo de 30 días hábiles, a menos que en el caso de una investigación la Autoridad Aeronáutica determine que se requiera un plazo mayor.
- 1.3.24 El oficial de operaciones de aeronaves de la oficina del servicio de información de vuelo de SENEAM, después de haber desarrollado este procedimiento, deberá cumplir con la normatividad establecida para la coordinación del plan de vuelo con los ATS, el seguimiento de los vuelos y las acciones necesarias para la realización segura de los mismos.

#### 1.4 Plan de Vuelo Repetitivo (RPL)

- 1.4.1 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 los ATS interesados en los vuelos en cuestión hayan convenido en aceptar los RPL.
- 1.4.2 No se aplicarán los RPL para vuelos internacionales, a menos que los Estados contiguos afectados ya los usen o vayan a usarlos al mismo tiempo. Los procedimientos relativos a la utilización de dichos planes entre Estados serán objeto de acuerdos bilaterales, multilaterales o de acuerdos regionales de navegación aérea, según el caso.
- 1.4.3 Los permisionarios o concesionarios que cuenten con oficinas de despacho y/o despacho y control de vuelos, ó reciban este servicio controlado, pueden optar por presentar a los servicios de tránsito aéreo los RPL de los vuelos IFR que se realicen frecuentemente, por lo menos durante dos meses en diez ocasiones con idénticas características básicas y que mantengan un alto grado de estabilidad en todos sus elementos del plan de vuelo y en especial en el campo de “RUTA”.
- 1.4.4 Los permisionarios o concesionarios que participen en este programa, deberán presentar los listados de sus vuelos programados y los cambios permanentes, a la Autoridad Aeronáutica y a la oficina encargada de los RPL de ACC que tenga jurisdicción en el aeródromo de salida. Asimismo, se enviará información de los RPL a la TWR del aeródromo de destino cuando estas no se encuentren interconectadas al sistema autorizado ATS.
- 1.4.5 Los permisionarios y concesionarios presentarán la información de los RPL conforme al formato adjunto y siguiendo el orden y procedimiento de llenado de los datos que se establecen en el mismo conforme a lo indicado en el formato de RPL. Dicha información se presentará al ATS mediante listados impresos, diskette u otro medio convenido previamente con la oficina encargada de los RPL de ACC correspondiente.
- 1.4.6 Los permisionarios y concesionarios y el ATS a través de las oficinas encargadas de los RPL, coordinaran y mantendrán actualizada la información de nombre, dirección y medios de comunicación disponibles de las personas responsables del manejo de RPL. El permisionario o concesionario en todo momento deberá contar con la información de sus vuelos proporcionando aquellos datos adicionales que requiera el ATS o la Autoridad Aeronáutica. Los permisionarios o concesionarios mantendrán disponibles los datos suplementarios del plan de vuelo que figuran en la casilla 19 del FPL.
- 1.4.7 Los permisionarios o concesionarios serán responsables de la confiabilidad y de la oportunidad de los datos presentados al ATS, así como de la notificación de los cambios al ATS y a las tripulaciones de vuelo. Esta disposición no exime al permisionario o concesionario de cumplir con la ruta y horario autorizado por la autoridad aeronáutica.
- 1.4.8 Los permisionarios o concesionarios que hayan enviado sus planes de vuelo a través del programa de RPL, no enviarán el mismo por la Red fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas (AFTN), evitando que se dupliquen.
- 1.4.9 Los permisionarios o concesionarios interesados por primera vez en presentar RPL solicitarán y acordarán por escrito con la oficina encargada de los RPL del Centro de Control de Área (ACC) correspondiente su inclusión al programa.
- 1.4.10 La oficina encargada de los RPL que reciba listados iniciales o de cambios permanentes deberá acusar recibo por el medio apropiado a los permisionarios o concesionarios que envíen dicha información, a menos que se acuerde lo contrario entre ambas partes.
- 1.4.11 Los permisionarios o concesionarios que deseen participar en el programa RPL presentarán solicitud por escrito a la oficina encargada de los RPL en el ACC más cercano.

- 1.4.12 Los permisionarios o concesionarios presentaran los listados de RPL y todos los cambios permanentes, a la oficina encargada de los RPL del ACC correspondiente, por lo menos 21 días naturales o antes de ser posible, previa a la fecha de inicio de vigencia; es recomendable que cuando se prevean cambios extensos en los itinerarios de verano o invierno, estos se presenten dentro del periodo mencionado o con una mayor antelación de ser posible para su procesamiento oportuno.
- 1.4.13 Los permisionarios o concesionarios notificaran a la TWR del aeródromo de salida y/o al ACC correspondiente, cualquier cambio de último momento, así como, las demoras o cancelaciones de algún vuelo al que se haya presentado un RPL, por lo menos 15 minutos antes de la hora prevista de salida. Se considera demora cualquier cambio de 15 minutos o más con relación a la ETD.
- 1.4.14 Los cambios permanentes serán aquellos que el usuario programa con suficiente antelación. Los cambios de último momento son los efectuados momentos antes de la salida del vuelo, relativos al tipo de aeronave, categoría de estela turbulenta, velocidad, nivel de crucero y ruta.
- 1.4.15 No se aceptaran cambios de último momento relacionados con la identificación de la aeronave, aeródromo de salida o destino. En tal caso, el concesionario o permisionario deberá cancelar el RPL para ese vuelo y día en particular, notificándolo al ACC correspondiente y TWR del aeródromo de salida, debiendo presentar un nuevo plan de vuelo FPL que se transmitirá preferentemente por la AFTN.
- 1.4.16 Los permisionarios o concesionarios presentaran en sus listados un plan de vuelo RPL para cada escala que exista entre el aeródromo de origen y destino.
- 1.4.17 La oficina encargada de los RPL de ACC correspondiente, será responsable del adecuado almacenamiento y presentación de los RPL, manteniendo la información actualizada.
- 1.4.18 Los permisionarios o concesionarios y las tripulaciones de vuelo deberán tener especial cuidado en los cambios de último momento relativos al nivel y ruta, por lo que se deberán asegurar, que los mismos se hayan hecho de conocimiento del ATS.

## 1.5 Plan operacional de vuelo (OPL)

- 1.5.1 Los concesionarios y permisionarios deberán elaborar y presentar a la autoridad aeronáutica un OPL para cada vuelo proyectado, el cual deberá estar acorde a los tipos de aeronaves y rutas específicas de cada operación.
- 1.5.2 El concesionario o permisionario deberá incluir dentro del Manual General de Operaciones, las responsabilidades y el procedimiento para la preparación y uso del OPL.
- 1.5.3 OPL lo deberá aprobar y firmar el piloto al mando de la aeronave y el oficial de operaciones de aeronaves.
- 1.5.4 El concesionario y permisionario se deberá asegurar que la información de carácter operacional contenida en el OPL, cuando esta sea integrada, este actualizada; asimismo, todos los demás documentos que se adjunten al OPL deberán estar actualizados.
- 1.5.5 El piloto al mando de la aeronave y el oficial de operaciones de aeronaves son responsables de supervisar la información operacional de vuelo preparada previamente para el vuelo proyectado y en su caso, de enmendarlo como sea necesario.
- 1.5.6 El plan operacional de vuelo deberá ser retenido por el concesionario o permisionarios por un periodo de por lo menos 90 días naturales, a menos que en el caso de una investigación la Autoridad Aeronáutica determine que se requiera un plazo mayor.
- 1.5.7 Un concesionario o permisionario deberá asegurar que el plan operacional de vuelo utilizado y demás documentos proporcionados para el vuelo, contengan los siguientes datos y registros según aplique.
  - a) Marcas de nacionalidad y matriculas de la aeronave.
  - b) Marca y modelo de la aeronave.
  - c) Fecha de vuelo.
  - d) Identificación de vuelo.
  - e) Lugar de salida.
  - f) Hora de salida (hora real de salida de la puerta, hora real de despegue).
  - g) Lugar de llegada (planeado y real).
  - h) Hora de llegada (hora real de aterrizaje y hora de llegada a la puerta).
  - i) Reglas de vuelo (VFR ó IFR) y Tipo de vuelo (servicio aéreo regular, no regular, si es de aviación comercial, militar o si corresponden a alguna categoría distinta de las indicadas).
  - j) Ruta y segmentos de ruta con puntos de verificación/puntos de recorrido, distancias y tiempo.
  - k) Velocidad crucero planeada y tiempos de vuelo entre puntos de verificación y puntos de recorrido, reales y estimados.
  - l) Altitudes planeadas y niveles de vuelo.
  - m) Cálculos de combustible (registros de verificaciones de combustible en vuelo).
  - n) Combustible a bordo cuando se ponen en marcha los motores.
  - ñ) Aeropuertos de alternativa(s) de destino y, según corresponda, de despegue y en vuelo, incluyendo la información requerida en los incisos k), l), m), referidos anteriormente.
  - o) Autorización del plan de vuelo inicial y autorizaciones subsecuentes.
  - p) Cálculos de redespacho durante el vuelo, cuando aplique.

- q) Nombre, número de licencia y firma del piloto al mando de la aeronave.
- r) Presentación de las condiciones meteorológicas pronosticadas para vuelos con duración menor a dos horas de los aeropuertos /aeródromos de salida, destino y de alternativa, y pronosticadas para vuelos con duración mayores a dos horas.
- s) Mínimos de utilización del aeropuerto /aeródromo de salida.
- t) Copia de la carta de vientos en altitud.
- u) Tablas de corrección al tiempo de vuelo por viento, en caso de que el OPL este calculado a viento cero.
- v) Hora prevista de salida (ETD).
- w) Duración prevista (EET).
- x) Hora prevista de llegada (ETA).
- y) Tiempo de vuelo.
- z) Distancia.
- aa) Velocidades para cada fase de vuelo.
- ab) Límites de los pesos máximos de despegue y aterrizaje así como peso básico de operación, de carga de paga, cero combustible, entre otros necesarios para la planeación de vuelo.
- ac) Cantidad de combustible a bordo, desglosando las reservas a los aeropuertos/aeródromos de alternativa y los consumos para cada fase de vuelo.
- ad) Tablas para el análisis de consumos de combustible por viento o por desviación de la altitud óptima de vuelo.
- ae) Cantidad de pasajeros a bordo.
- af) Peso de la carga transportada y balance.
- ag) Cartas aeronáuticas apropiadas a las rutas del concesionario o permisionario.
- ah) NOTAM de los aeropuertos/aeródromos de destino y alterno(s) u otros necesarios para la operación del vuelo proyectado.
- ai) Nombre, numero de licencia y firma del oficial de operaciones de aeronaves.
- aj) Vigencia del OPL.
- ak) Cuando el concesionario o permisionario reedite por separado la información de los incisos ñ), y ag) anteriores, tomados de la Publicación de información Aeronáutica de México (AIP de México), deberá asegurarse de mantener actualizada esta información.

**1.6 Autorización requerida por ATC.**

- 1.6.1 Ninguna persona deberá operar una aeronave en el espacio aéreo controlado bajo IFR a menos que dicha persona haya:
  - a) Registrado un plan de vuelo IFR, y
  - b) Recibido una autorización apropiada por parte de ATS.
- 1.6.2 Siempre que una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se someterá a la dependencia correspondiente del control de tránsito aéreo, si así, lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad.

**1.7 Cambios al plan de vuelo**

- 1.7.1 Se deberá notificar a los servicios de Tránsito Aéreo antes de la salida del vuelo, cualquier cambio al tipo de aeronave (marca, modelo y numero de serie), categoría de estela turbulenta, matrícula, velocidad, nivel la hora propuesta de salida, demora, cancelación, cambio de ruta, destino o equipo, o cualquier otro cambio pertinente al vuelo.
- 1.7.2 Los vuelos VFR reportaran los cambios de último momento a la TWR.  
Los vuelos IFR reportaran los cambios de último momento a la TWR y ACC.  
Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que hayan presentado su plan de vuelo en la oficina del servicio de información de vuelo, deberán de notificar los cambios a la misma.
- 1.7.3 Se considera cambio en el tipo de aeronave cuando se modifique el modelo y/o número de serie al plan de vuelo FPL, RPL notificado con anterioridad.
- 1.7.4 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino durante el vuelo no controlado, los pilotos lo deberán notificar a la Dependencia ATS más cercana a su trayectoria. El ATS notificara a la Autoridad Aeronáutica y a la oficina de servicio de información de vuelo.
- 1.7.5 La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.
- 1.7.6 Cuando se requiera modificar el plan de vuelo autorizado durante el vuelo controlado, los pilotos deberán solicitar autorización al ATC.

**1.8 Vigencia del Plan de Vuelo**

- 1.8.1 La vigencia de los planes de vuelo FPL (incluye los LCL, FPQ), RPL es de 1:30 hrs. A partir del ETD consignada en el plan de vuelo.
- 1.8.2 Para mantener vigente el plan de vuelo presentado, se deberá notificar cualquier cambio al mismo para conocimiento de la Autoridad Aeronáutica y los ATS, si el plan de vuelo fue presentado a las OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma, antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido (1:30 hrs. Despues de ETD).
- 1.8.3 Si el vuelo no se inicia dentro del periodo de vigencia, el ATS cancelara automáticamente el plan de vuelo debiéndose notificar otro plan de vuelo antes de la salida. Los planes de vuelo se mantendrán activos siempre y cuando se notifique al ATS la nueva hora de salida.

- 
- 1.8.4 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente a la hora de salida.
  - 1.8.5 Dentro del lapso de vigencia se deberá notificar cualquier cambio al mismo para conocimiento de la autoridad aeronáutica y los ATS.
  - 1.9 Cancelación del plan de vuelo
    - 1.9.1 Cuando un plan de vuelo ha sido activado, el piloto al mando después de cancelar o completar el vuelo bajo el plan de vuelo, notificara a una dependencia ATS o a la Autoridad Aeronáutica, y a la Oficina de Servicio de Información de Vuelo cuando los concesionarios, permissionarios y operadores aéreos hayan presentado el plan de vuelo ante esta.

**Instrucciones para llenar el formato Plan de Vuelo Presentado (FPL).**

**Generalidades.**

Siga con exactitud los formatos prescritos y la manera de asentar los datos.

Inicie anotando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.

Anote siempre las horas con 4 dígitos, UTC.

Anote las duraciones de tiempo previstas con 4 dígitos (horas y minutos).

Espacio sombreado que precede la casilla 3 es 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.

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

Anote el número de permiso de la oficina de despacho, autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Instrucciones para la anotación de los datos ATS.

Complete las casillas 7 a 18 como se indica a continuación.

Complete también la casilla 19 como se indica a continuación. (No hay que transmitir estos datos)

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

Verifique que los datos contenidos en el formato estén completos y de conformidad a las instrucciones especificadas a continuación.

**CASILLA 7: Identificación de la aeronave (Máximo 7 caracteres).**

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

- a) El designador de tres letras del concesionario o permissionario seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo: KLM511, NGA213, JTR025), o el designador telefónico del concesionario o permissionario, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., MONKY511, NIGERIA 213, INTAVI 25), de conformidad a lo indicado en el Doc. 8585 - Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos, de la OACI, vigente.

O

- b) Las marcas de nacionalidad y la marca de matrícula de la aeronave (por ejemplo: EIAKO, XBJPE, 4XBCD, N2567GA) cuando:
  - 1) no cuente con designador de tres letras o designador telefónico
  - 2) la aeronave no esté equipada con radio,

**CASILLA 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo (Un carácter en cada caso).**

**Reglas de vuelo (Un carácter).**

Anote una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto al mando 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 (por ejemplo: MID V3 CZM VFR PCE).o
- Z Si el vuelo se realizará inicialmente con VFR seguida por uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo (por ejemplo: CUN CZA IFR V45 MID).

Especifique en la casilla 15 el punto o puntos en los que esté previsto el cambio de reglas de vuelo.

**Tipo de vuelo (Un carácter).**

Anote una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo:

- S Si es de Servicio Aéreo Regular.
- N Si es de Servicio Aéreo No-Regular.
- G Si es de Aviación General.
- M Si es Militar.

X Si corresponde a alguna categoría, distinta de las indicadas.

Especifique en la casilla 18 el estado de un vuelo después del indicador STS, o cuando sea necesario para indicar motivos distintos para el manejo específico por los ATS, indique la razón después del indicador RMK en la casilla 18.

**CASILLA 9: Número, tipo de aeronaves y categoría de estela turbulenta.****Número de aeronaves (1 ó 2 caracteres).**

Anote el número de aeronaves, si se trata de más de una.  
(Ejemplo: vuelos en formación).

**Tipo de aeronave (2 ó 4 caracteres).**

Anote 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 en caso de vuelos en formación que comprenda más de un tipo de aeronave, Anote ZZZZ, e indique en la casilla 18 los números y tipos de aeronaves, precedidos de TYP/

**Categoría de estela turbulenta (1 carácter).**

Anote una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

- |          |        |   |
|----------|--------|---|
| <b>H</b> | PESADA | Para indicar un tipo de aeronave de peso máximo de despegue certificado de 136 000 kg. o mas (masa máxima).           |
| <b>M</b> | MEDIA  | Para indicar un tipo de aeronave de peso máximo de despegue certificado menor a 136 000 kg. pero superior a 7 000 kg. |
| <b>L</b> | LIGERA | Para indicar un tipo de aeronave de peso máximo de despegue certificado de 7000kgs. o menos.                          |

**CASILLA 10: Equipo y capacidades.**

Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- La presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- Los equipos y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo, y
- La autorización de la Autoridad Aeronáutica, cuando corresponda.

**10a Equipo y capacidades de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación, y la aproximación.**

Anote 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 estándar COM/NAV de ayudas para la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona (véase la Nota 1),

Y/O

Una o más de las letras siguientes (máximo 50) para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponibles y en funcionamiento:

|           |                            |           |                                     |              |   |
|-----------|----------------------------|-----------|-------------------------------------|--------------|---|
| <b>A</b>  | Sistema de aterrizaje GBAS | <b>J1</b> | CPDLC ATN VDL modo 2 (Véase Nota 3) | <b>M3</b>    | ATC RTF (Iridium)   |
| <b>B</b>  | LPV (APV con SBAS)         | <b>J2</b> | CPDLC FANS 1/A HFDL                 | <b>O</b>     | VOR   |
| <b>C</b>  | LORAN C                    | <b>J3</b> | CPDLC FANS 1/A VDL Modo A           | <b>P1-P9</b> | Reservado para RCP  |
| <b>D</b>  | DME                        | <b>J4</b> | CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2           | <b>R</b>     | PBN Aprobada (véase la Nota 4)                                      |
| <b>E1</b> | FMC WPR ACARS              | <b>J5</b> | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)    | <b>T</b>     | TACAN   |
| <b>E2</b> | D-FIS ACARS                | <b>J6</b> | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)       | <b>U</b>     | UHF RTF   |
| <b>E3</b> | PDC ACARS                  | <b>J7</b> | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)     | <b>V</b>     | VHF RTF   |
| <b>F</b>  | ADF                        | <b>K</b>  | MLS                                 | <b>W</b>     | RVSM Aprobada   |
| <b>G</b>  | GNSS (véase Nota 2)        | <b>L</b>  | ILS                                 | <b>X</b>     | MNPS Aprobada   |
| <b>H</b>  | HF TRF                     | <b>M1</b> | ATC RTF SATCOM (INMARSAT)           | <b>Y</b>     | VHF Con capacidades de separación de canales 8.33 KHZ               |
| <b>I</b>  | Navegación Inercial        | <b>M2</b> | ATC RTF (MTSAT)                     | <b>Z</b>     | Otro equipo instalado a bordo u otras capacidades (véase la Nota 5) |

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen arriba están reservados.

**Nota 1** Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran equipo estándar salvo que el ATS prescriba alguna otra combinación (por ejemplo: VFODHR sin equipo estándar, SDHR con equipo estándar).

**Nota 2** Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.

**Nota 3** Véase RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

**Nota 4** Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En las Circulares sobre navegación basada en la performance (AIC 03/09; DIC/17/09, CO AV-10/09, AIC 004/10; JUL/01/2010, CO AV-11/09, AIC 07/2010; 18/NOV/2010, CO AV-15/10) y Manual sobre Navegación Basada en la Performance (Doc. 9613 de la OACI) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicas.

**Nota 5** Si se usa la letra Z, especifique en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV, y/o, DAT/, según sea el caso.

**Nota 6** La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

#### 10b Equipo y capacidades de Vigilancia.

Después anote

N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona

o

uno o más siguientes descriptores, con un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia, en funcionamiento, a bordo:

#### SSR en Modos A y C

A Transpondedor - Modo A (4 dígitos - 4 096 códigos).

C Transpondedor - Modo A (4 dígitos - 4 096 códigos) y Modo C.

#### SSR modo S

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

H Transpondedor - Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y capacidad de vigilancia mejorada.

I Transpondedor - Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión.

L Transpondedor - Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada

P Transpondedor - Modo S comprendida la altitud de presión pero sin capacidad de identificación de la aeronave.

S Transpondedor - Modo S, comprendida la altitud de presión y la capacidad de identificación de la aeronave.

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

**Nota** La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S.

#### ADS-B

B1 ADS-B con capacidad especializada ADS-B "out" de 1090 MHz

B2 ADB-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 están reservados

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

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

#### CASILLA 13: Aeropuerto/aeródromo de salida y hora (8 caracteres).

Anote el indicador de lugar OACI de 4 letras del aeropuerto/aeródromo de salida como se especifica el documento 7910 Indicadores de lugar

O,

Anote el indicador de lugar autorizado por DGAC de cuatro letras del aeropuerto/aeródromo de salida, el cual debe estar constituido de la letra X precedido del indicador de tres letras del Aeródromo o Helipuerto en cuestión.

Ejemplo: XEPZ

O,

si no se ha asignado indicador de lugar,

Anote ZZZZ, e indique, en la casilla 18, usando el identificador DEP/ seguido sin espacio el nombre y lugar del aeropuerto/aeródromo; o el primer punto de la ruta o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado del aeródromo,

O,

si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, anote AFIL, e indique, 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/

Los vuelos que se originen en aeródromos o helipuertos con indicador de lugar autorizado por DGAC, deben anotar en la casilla 18. El identificador RMK/nombre del aeródromo o helipuerto de destino en texto claro.

Ejemplo: RMK/HELIPUERTO POLANCO  
Luego, sin ningún espacio anote la:

**HORA (4 Caracteres)**

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

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

**CASILLA 15: Velocidad de crucero, nivel y ruta.**

Anote la primera velocidad de crucero como en a) y el primer nivel de crucero como en b) sin espacio alguno entre ellos, y luego siguiendo la flecha, anote la descripción de la ruta, como en c)

- a) Velocidad de crucero (Máximo 5 caracteres).

Anote la velocidad verdadera, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de:

Nudos, mediante la letra N seguida de 4 dígitos (Ejemplo: N0485), o  
Número de Mach, cuando el ATS 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).

Anote 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 dígitos (por ejemplo: F200; F330), o  
Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A seguida de 3 dígitos (Ejemplo: A045; A100); o,

Respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

- c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel o reglas de Vuelo).

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas.

Anote 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, seguida del designador de la ruta ATS;

Luego,

Anote cada punto en el cual esté previsto realizar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS, y/o de reglas de vuelo (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 es 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.**

Anote 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 cuando lo requiera el ATS.

Defina 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 longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes espaciados a intervalos de 10° de latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.

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

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

No utilice el indicador DCT (directo) o el carácter espacio entre puntos significativos cuando exista un designador de la ruta ATS, por ejemplo:

DGO DCT ZCL DCT GABLI DCT ROBLE DCT QET: o  
DGO ZCL GABLI ROBLE QET (uso de espacio entre puntos)

Ambas prácticas son incorrectas y ocasionan problemas a los sistemas automatizados de los ATS, el indicador DCT se podrá utilizar cuando un punto subsiguiente este fuera de la ruta y no esté conectado por otra aerovía a menos que dicho punto se exprese por coordenadas geográficas use solamente la presentación convencional de los datos que figuran en las rutas ATS, puntos importante, cambio de velocidad o de nivel, cambio de reglas de vuelo y ascenso en crucero que siguen y separe cada elemento con un espacio.

En el llenado del plan de vuelo (FPL) en el tramo de ruta y la transmisión por la AFTN destinados a las unidades ATS, se deben utilizar los Designadores de ruta publicados entre los puntos significativos que definen los diferentes segmentos o tramos de la misma.

Use la representación convencional de los datos que a continuación se mencionan y separe cada elemento con un espacio.

#### 1) Ruta ATS (2 a 7 caracteres).

El designador asignado a la ruta o al tramo de la ruta (ejemplo: UJ12, J21, UR640), con inclusión cuando corresponda, del designador asignado a la ruta de salida codificada (SID) o de llegada codificada (STAR), de conformidad con lo indicado en la Publicación de Información Aeronáutica AIP de México.

Ejemplos:

##### TERMINACIÓN DE RUTAS CON LLEGADAS CODIFICADA (STAR)

GDL UJ14 QET UJ5 KOBEK  
KOBEEK 2A  
VER UJ12 PBC UJ5 MEX MEX2B

##### INICIO DE RUTAS CON SALIDAS CODIFICADA (SID)

VISOS 4 VISOS UJ15 TAM  
APN6A APN UJ18 VER

#### 2) Punto importante (2 a 11 caracteres).

El designador (2 a 5 caracteres) asignado al punto (Ejemplo: VER, MINA, KINOL);

o si no ha sido asignado ningún designador, una de las indicaciones siguientes:

-Grados solamente (7 caracteres):

2 dígitos que indiquen la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 3 dígitos que indiquen la longitud en grados, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complete el número correcto de dígitos, cuando sea necesario insertando ceros, por ejemplo: 18N092W.

-Grados y minutos (11 caracteres):

4 dígitos que indique la latitud en grados y en decenas y en unidades de minutos, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 5 dígitos que indiquen la longitud en grados y en decenas y en unidades de minutos, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complete el número correcto de dígitos cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo: 1839N09147W.

-Marcación y distancia con respecto a un punto de referencia:

La identificación de un punto de referencia, seguido por la marcación desde el punto, con 3 dígitos dando los grados magnéticos; luego la distancia desde la ayuda con 3 dígitos, que expresen millas náuticas. En áreas de gran latitud determinada por la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complete el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros. Ejemplo, un punto a 029° magnéticos y a una distancia del VOR "CPE" de 81 millas náuticas, deben indicarse así: CPE 029081.

#### 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) indicados anteriormente, sin espacio entre ellos, aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos.

Ejemplos: LN/N0284A045  
MAY/N0305F180  
HADDY/N0420F330  
4602N07805W/N0500F350  
46N078W/M082F330

#### 4. Cambio de reglas de vuelo (Máximo 3 caracteres).

El punto en el cual está previsto cambiar reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) o 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:      VER VFR  
                  VER/N0284A070IFR

##### 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 una barra oblicua; luego la velocidad que se ha previsto mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en 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/20N092W/M082F290F330  
                  C/20N092W/M082F290PLUS  
                  C/20N089W/M084F330F370

Para vuelos locales en la ruta, se pondrán las siglas LCL y las últimas dos letras del identificador OACI del aeropuerto de donde sale el vuelo.

##### CASILLA 16: Aeropuerto de destino y tiempo total estimado, aeropuerto(s) de alternativa de destino.

###### Aeropuerto/aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres).

Anote el indicador de lugar OACI, de 4 letras del aeropuerto/aeródromo de destino, como se especifica en el Doc. 7910 *Indicadores de lugar*

O, Anote el indicador de lugar autorizado por DGAC de cuatro letras del aeropuerto/aeródromo de destino, el cual debe estar constituido de la letra X precedido, del indicador de tres letras del Aeródromo o Helipuerto en cuestión.

Ejemplo:      XEPZ

O si el Plan de Vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, anote AFIL, e indique, 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 DEST/

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

Anote ZZZZ, e indique en la casilla 18 usando el identificador DEST/ seguido (sin espacio) el nombre y lugar del aeropuerto/aeródromo.

Los vuelos con destino a aeródromos o helipuertos con indicador de lugar autorizado por DGAC, deben anotar en la casilla 18. El identificador RMK/nombre del aeródromo o helipuerto de destino en texto claro.

Ejemplo:      RMK/HELIPUERTO POLANCO

###### Vuelos locales

Se debe anotar el indicador de lugar OACI de 4 letras del aeródromo/aeropuerto de donde se origino el vuelo, ejemplo: si una aeronave sale del aeropuerto de Acapulco MMAA, se pondrá en el aeropuerto de destino MMAA

Después, sin dejar espacio anote la

###### Duración total prevista.

Tiempo estimado en ruta anote dos dígitos para la hora y dos dígitos para minutos para indicar el tiempo en ruta, ejemplo: 0030, 0130

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

###### Aeropuerto(s)/aeródromo(s) alternativa de destino.

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

O, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromo (s) de alternativa de destino

Anote ZZZZ e indique en la casilla 18 el nombre y lugar de los aeropuerto(s) /aeródromo(s) de alternativa de destino, precedido de ALTN/.

##### CASILLA 18: Otros datos.

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

Los guiones o barras oblicuas se deben usar como se muestra a continuación.

Anote 0 (cero) si no hay otros datos, o

Anote 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.

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>STS/</b>     | Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. ej., misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:       |
| <b>ALTRV:</b>   | para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;   |
| <b>ATFMX:</b>   | para un vuelo aprobado por el ATS para que esté exento de medidas ATFM;  |
| <b>FFR:</b>     | extinción de incendios;  |
| <b>FLTCK:</b>   | verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;   |
| <b>HAZMAT:</b>  | para un vuelo que transporta material peligroso;   |
| <b>HEAD:</b>    | un vuelo con estatus "Jefe de Estado";   |
| <b>HOSP:</b>    | para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;  |
| <b>HUM:</b>     | para un vuelo que se realiza en misión humanitaria;  |
| <b>MARSA:</b>   | para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares; |
| <b>MEDEVAC:</b> | para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida;                                     |
| <b>NONRVSM:</b> | para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;                      |
| <b>SAR:</b>     | para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y   |
| <b>STATE:</b>   | para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.  |

Si se requiere utilizar más de un motivo para manejo especial para un mismo vuelo, se deberá ingresar de la siguiente forma: **STS/NONRVSM STATE**

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

**PBN/** Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Incluyase 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.

|    | <b>ESPECIFICACIONES RNAV</b>         |    | <b>ESPECIFICACIONES RNP</b>                            |
|----|--------------------------------------|----|--|
| A1 | RNAV 10 (RNP 10)                     | L1 | RNP4   |
| B1 | RNAV 5 todos los sensores permitidos | O1 | RNP 1 básica, todo los sensores permitidos             |
| B2 | RNAV 5 GNSS                          | O2 | RNP 1 GNSS básica,                                     |
| B3 | RNAV 5 DME/DME                       | O3 | RNP 1 DME/DME básica,                                  |
| B4 | RNAV 5 VOR/DME                       | O4 | RNP 1 DME/DME/IRU básica,                              |
| B5 | RNAV 5 INS o IRS                     |    |  |
| B6 | RNAV 5 LORAN C                       | S1 | RNP APCH   |
|    |                                      | S2 | RNP APCH con BARO-VNAV                                 |
| C1 | RNAV 2 todos los sensores permitidos |    |  |
| C2 | RNAV 2 GNSS                          | T1 | RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial) |
| C3 | RNAV 2 DME/DME                       | T2 | RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial) |
| 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                  |    |  |

**Nota:** Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen arriba están reservadas.

|             |  |
|-------------|--|
| <b>NAV/</b> | Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/ según lo requiera el ATS, Indique la aumentación GNSS bajo este indicador, con un espacio entre dos o más métodos de aumentación, por ejemplo, NAV/ GBAS SBAS.   |
| <b>COM/</b> | Indique las aplicaciones o capacidades de comunicación que no se especifican en la casilla 10a.  |
| <b>DAT/</b> | Indique las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10a.  |
| <b>SUR/</b> | Incluya las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10b.   |
| <b>DEP/</b> | Nombre y lugar del aeropuerto/aeródromo de salida, cuando ZZZZ se anote en la Casilla 13, de la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL esté insertado en la Casilla 13. Para los aeródromos que no aparecen en la Publicación de información Aeronáutica (AIP) de México, indique el lugar como se indica a continuación: |

Con 4 cifras indique la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de "N" (Norte), seguido de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "W" (Oeste). Completar el número correcto de cifras, cuando sea necesario, anotando ceros, por ejemplo, DEP/4620N07805W (11 caracteres).

O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, de la siguiente manera:

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.

Complete el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo un punto a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas náuticas del VOR MEX, debe ser expresado de la siguiente forma, DEP/MEX180040.

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

**DEST/**

Nombre y lugar del aeropuerto/aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la Casilla 16. Para los aeródromos que no aparecen en la Publicación de información aeronáutica, indique el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia del punto significativo más próximo, como se indica a continuación:

Con 4 cifras indique la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguido de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguido de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Completar el número correcto de cifras, cuando sea necesario, anotando ceros, por ejemplo, DEST/4620N07805W (11 caracteres).

O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, de la siguiente manera:

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. Complete el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros

**DOF/**

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

**REG/**

La marca de nacionalidad o marca común y la matrícula de la aeronave, si es diferente 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 los ATS.

Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830,

**SEL/  
TYP/**

Código SELCAL, para aeronaves equipadas.

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 el ATS. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.

**DLE**

Demora o espera en ruta: anote los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurra la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm).

Ejemplo: DLE/MDG0030

**OPR/**

Designador OACI o nombre de la empresa explotadora de aeronaves, si es diferente 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 el ATS.

|              |   |
|--------------|---|
| <b>PER/</b>  | Datos de rendimiento de la aeronave, indicado 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 prescribe el ATS.  |
| <b>ALTN/</b> | Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se anota ZZZZ en la casilla 16. Para los aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica, indique el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se ha descrito anteriormente en DEP/.   |
| <b>RALT/</b> | Indicador OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, tal como se especifica en el Doc. 7910, Indicadores de lugar, o nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna un indicador. Para los aeródromos que no aparecen en la Publicación de información aeronáutica, indique el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.               |
| <b>TALT/</b> | Indicador OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, tal como se especifica en el Doc. 7910, Indicadores de lugar, o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se asigna un indicador. Para los aeródromos que no figuran en la publicación de información aeronáutica pertinente, indique el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia del punto significativo más próximo, como se ha descrito anteriormente en DEP/. |
| <b>RIF/</b>  | Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos por el indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a nueva autorización durante el vuelo.<br><br>Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX,<br>RIF/ESP G94 CLA YPPH   |
| <b>RMK/</b>  | Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro cuando así lo requiera el ATS o cuando se estime necesario.   |

**CASILLA 19: Información suplementaria.****Autonomía.**

Después de E/ anote un grupo de 4 dígitos para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

**Personas a bordo.**

Después de P/ anote el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo.

Este dato puede ser omitido por concesionarios o permisionarios (excepto de aviación general), anote TBN si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo, presentando copia del manifiesto de carga y balance, en un tiempo no mayor a 20 minutos.

**Equipo de emergencia y supervivencia.**

## R/ (Radio).

Cruce U si no está disponible la frecuencia UHF de 243.0 MHz

Cruce V si no está disponible la frecuencia VHF de 121.5 MHz

Cruce E si no se dispone de Transmisor Localizador de Emergencia (ELT).

## S/ (Equipo de supervivencia).

Cruce todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia.

Cruce P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar.

Cruce D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto.

Cruce M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo.

Cruce J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.

## J/ (Chalecos).

Cruce todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas.

Cruce L si los chalecos salvavidas no están equipados de luces.

Cruce F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia.

Cruce 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, Número).

Cruce los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo, o Anote el número de botes neumáticos que se llevan a bordo; y

## (Capacidad).

Anote La capacidad total, número de personas, de todos los botes neumáticos que se llevan a bordo, y

## (Cubierta).

Cruce el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos, y

**(Color).**

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

**A/ (Color y marcas de la aeronave).**

Anote el color de la aeronave y las marcas importantes.

**N/ (Observaciones).**

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

**C/ (Piloto).**

Anote el nombre, número de licencia, domicilio y firma del piloto al mando. El domicilio puede ser el hangar o nombre de la Compañía poseedora de la aeronave (Ejemplo: AEROMÉXICO, INTERJET, VOLARIS, AEROPERSONAL o CFE).

Anote la hora efectiva de salida del vuelo (no es requisito indispensable para su presentación ante la Autoridad Aeronáutica).

Anote el nombre, firma y número de licencia del oficial de operaciones de aeronaves responsable.

Presentado por: anote el nombre de la dependencia o empresa que presenta el plan de vuelo.

Recabe firma y sello de la Autoridad Aeronáutica.

## **Figura 1. FORMATO DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)**

| PLAN DE VUELO<br>FLIGHT PLAN   |  | (LOGOTIPO DE LA EMPRESA)  |  |  |
|--|--|---|--|--|
| PERMISO DGAC No.   |  |   |  |  |
| (RAZÓN SOCIAL Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA QUE PRESTA EL SERVICIO)  |  |   |  |  |
| PRIMEDAD<br>Priority   |  | DESTINATARIO<br>Address(es)   |  |  |
| DIA<br>Day   |  | HORA DE DEPOSITO<br>Filing Time   | REMITENTE<br>Originator                              | FECHA: ____ / ____ / ____<br>DIA MES AÑO             |
| «= FF → [ ] »=   |  |   |  |  |
| (IDENTIFICACION EXACTA DEL (DE LOS) DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE<br>Specific identification of address(es) and/or originator)                     |  |   |  |  |
| 3. TIPO DE MENSAJE<br>Message type<br>(FPL)  |  | 7. IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE<br>Aircraft identification  |  | 8. REGLAS DE VUELO<br>Flight rules                   |
| 9. NÚMERO<br>Number  |  | 10. EQUIPO Y CAPACIDADES / Equipment and Capabilities<br>RADIODIFUSIÓN DE AYUDAS A LA NAVIGACIÓN Y APROXIMACIÓN<br>Radiotelephony navigation and approach methods |  | TIPO DE VUELO<br>Type of flight                      |
| 11. AEROPUERTO /<br>12. AERODROMO DE SALIDA<br>Departure aerodrome   |  | 13. HORA<br>Time  |  | 14. VIGILANCIA<br>Surveillance                       |
| 15. VELOCIDAD DE CRUCERO<br>Cruising Speed   |  | NIVEL<br>Level  | RUTA<br>Route  | »=   |
| 16. AEROPUERTO /<br>17. AERODROMO DE DESTINO<br>Destination aerodrome  |  | EET TOTAL<br>Total EET<br>HR : MN   | AEROPUERTO /<br>18. AERODROMO ALT.<br>Alt. Aerodrome | AEROPUERTO /<br>19. AERODROMO ALT.<br>Alt. Aerodrome |
| 18. OTROS DATOS<br>Other information   |  | »=  |  |  |
| INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS)<br>Supplementary information (not to be transmitted in FPL messages) |  |   |  |  |
| 19. AUTONOMÍA<br>Endurance   |  | EQUIPO RÁDIO DE EMERGENCIA<br>Emergency radio   |  |  |
| E / [ ]  |  | PERSONAS A BORDO<br>Persons on board  | R / [ ] UHF      VHF      ELT                        |  |
| → P / [ ]  |  |   | → R / [ ] UHF      VHF      ELT                      |  |
| → S / [ ] P  |  | MARITIMO<br>Maritime  | CHALEOS / JACKETS<br>Jackets                         |  |
| → D / [ ]  |  | DESERTICO<br>Desert   | LUZ<br>Lights  |  |
| → M / [ ]  |  | SELVA<br>Jungle   | FLUOR<br>Fluorescent                                 |  |
| → J / [ ]  |  | CUBIERTA<br>Cover   | UHF<br>UHF   |  |
| → L / [ ]  |  | COLOR<br>Colour   | VHF<br>VHF   |  |
| → C / [ ]  |  | »=  |  |  |
| BUSES NEUMÁTICOS / Draglines<br>NUMERO<br>Número      CAPACIDAD<br>Capacity  |  |   |  |  |
| COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE<br>Aircraft colour and markings  |  |   |  |  |
| A / [ ]  |  |   |  |  |
| OBSERVACIONES<br>Remarks   |  |   |  |  |
| → N / [ ]  |  |   |  |  |
| PILOTO AL MANDO<br>Pilot in command  |  | N.º LIC<br>Lic. N.º   | DIRECCIÓN<br>Address                                 | FIRMA<br>Signature                                   |
| C / [ ] ) «=   |  |   |  |  |
| PRESENTADO POR / Filed by  |  |   |  |  |
| OFICIAL DE OPERACIONES / Dispatcher<br>FIRMA / Signature N.º LIC / Lic. N.º  |  | COMANDANCIA DEL AEROPUERTO<br>Airport Authorities   |  | FECHA / ATD<br>Date / ATD                            |
| ESPACIO RESERVADO PARA REQUISITOS ADICIONALES<br>Space reserved for additional requirements  |  |   |  |  |

**1.11 Procedimiento para el cierre del Plan de Vuelo presentado (FPL)**

- 1.11.1 Este procedimiento es aplicable para los permissionarios de transporte aéreo y para los operadores aéreos, que hayan presentado un plan de vuelo presentado.
- 1.11.2 El piloto al mando de la aeronave deberá presentar el formato de cierre de FPL, el cual deberá ser llenado conforme a los datos solicitados en el mismo.
- 1.11.3 El piloto al mando de la aeronave deberá presentar el formato de cierre de FPL a más tardar 30 minutos después de la hora de arribo al aeropuerto de destino.
- 1.11.4 El cierre del FPL se deberá realizar en la oficina del servicio de información de vuelo de aeropuerto de destino.
- 1.11.5 El cierre del FPL lo deberá firmar el piloto al mando de la aeronave y el oficial de operaciones de aeronaves. Si este aeropuerto no cuenta con un oficial de operaciones de aeronaves, bastara con la firma del piloto al mando de la aeronave.
- 1.11.6 En la casilla del Tipo de vuelo se deberá indicar si este corresponde a:
- |   |   |
|---|---|
| S | si es de servicio aéreo regular                         |
| N | si es de servicio aéreo no regular                      |
| G | si es de aviación general                               |
| M | si es militar   |
| X | si corresponde a una categoría distinta a las indicadas |
- 1.11.7 Se deberá anotar en el espacio reservado de observaciones si se presento algún cambio en la ruta o aeropuerto de destino durante el vuelo, el nombre de la compañía propietaria de la aeronave, por ejemplo AEROPERSONAL, PGR o cualquier consideración necesaria.
- 1.11.8 Los formatos de cierre de FPL se deberán conservar por el mismo periodo establecido para el FPL.

**Figura 2. FORMATO DE CIERRE DE PLAN DE VUELO.**

| LOGOTIPO DE LA EMPRESA  |   | CIERRE DE PLAN DE VUELO<br>Arrival report |                                     |
|---|---|---|-------------------------------------|
| 1) FECHA<br>Date  | 2) AEROPUERTO / AERÓDROMO<br>Airport / aerodrome            |   |                                     |
| RAZÓN SOCIAL Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA QUE PRESTA EL SERVICIO |   |   |                                     |
| 3) TIPO DE AERONAVE<br>Tipe of aircraf                        | 4) IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE<br>Aircraft identification | 5) MATRÍCULA<br>Registrer                 |                                     |
| 6) PILOTO AL MANDO<br>Pilot in command                        | 7) NO. DE LICENCIA<br>License num.                          | 8) COPILOTO<br>Copilot                    | 9) NO. DE LICENCIA<br>License num.  |
| 10) TIPO DE VUELO<br>Type of flight                           | 11) PROCEDENCIA<br>Departure aerodrome                      |   | 12) HORA DE LLEGADA<br>Arrival time |
| 13) PASAJEROS<br>Pasengers                                    |   |   |                                     |
| 14) OBSERVACIONES<br>Remarks                                  |   |   |                                     |
| 15) PILOTO / Pilot<br>FIRMA / Signature                       |   |   |                                     |

Original: Piloto  
 Copia: Comandancia  
 Copia: Archivo Local  
 Copia: Administración del Aeropuerto

---

## INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL).

### 1.12 Generalidades.

Anote solamente los planes de vuelo que hayan de realizarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

El presente formato es para las aeronaves que realizan vuelos regulares (tipo de vuelo "S" en el formato FPL), en caso contrario, notifíquese en Q (observaciones).

Las aeronaves que vuelen según RPL deben estar equipadas con transpondedor en clave 4096, modos A y C. En caso contrario notifique en Q (observaciones).

Anote los planes de vuelo en orden alfabético según el indicador de lugar del aeródromo de salida.

Anote los planes de vuelo para cada aeropuerto/aeródromo de salida en orden cronológico según las horas previstas de fuera calzos.

Siga con exactitud la presentación de los datos indicados en el formato de plan de vuelo RPL.

Anote siempre las horas con 4 cifras UTC.

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

Anote en renglones separados, los datos correspondientes a cada tramo de la operación con una o más paradas; es decir, desde cualquier aeropuerto/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.

Anote con claridad todas las adiciones y cancelaciones de acuerdo a lo establecido para la casilla H. En las casillas siguientes se deben anotar los datos corregidos y agregados y se deben omitir los planes de vuelo cancelados.

Enumere las páginas indicando el número de página y el número total de páginas que se han presentado.

Utilice más de una línea para cualquiera de los RPL en los que no sea suficiente el espacio proporcionado para las casillas y Q en una línea.

La cancelación de un vuelo se debe efectuar de la forma siguiente:

Anote en la casilla H un signo menos (-) seguido de los demás conceptos del vuelo cancelado.

Anote una entrada subsiguiente que consista 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.

Las modificaciones de un vuelo se deben anotar de la forma siguiente:

Efectúe la cancelación según se indica anteriormente.

Anote una tercera entrada con los nuevos planes de vuelo en los que se deben notificar, según sea necesario, los conceptos apropiados incluso las nuevas fechas de validez que figuran en las casillas I y J.

Nota: Todas las entradas correspondientes al mismo vuelo se insertan sucesivamente en el orden antes mencionado.

#### 1.12.1 Procedimiento de Llenado.

Completense de las casillas A a la Q como se indica a continuación.

**CASILLA A:** Concesionario o permisionario.

Anote el nombre del concesionario o permisionario.

**CASILLA B:** Destinatario(s).

Anote el nombre del organismo, designado por el estado para administrar los RPL correspondientes a las FIR o a las zonas de responsabilidad afectadas por la ruta de vuelo.

**CASILLA C:** Aeropuerto/Aeródromo de salida.

Anote el indicador o indicadores de lugar del aeropuerto(s)/aeródromo(s) de salida.

**CASILLA D:** Fecha.

Anote año, mes y día correspondientes a la fecha de presentación del plan en cada página que se presente según grupos de 6 cifras.

**CASILLA E:** Número de serie.

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

**CASILLA F:** Pagina\_de\_

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

- CASILLA G:** Datos supplementarios en.  
Añote 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.
- CASILLA H:** Tipo de inscripción.  
Añote un signo (-) para cada plan de vuelo que debe suprimirse de la lista.  
Añote un signo (+) para cada inscripción inicial y, si se efectúan otras presentaciones para cada plan de vuelo que no se haya incluido en la presentación anterior.  
**Nota:** En esta casilla no es necesario incluir los datos correspondientes a cualquier plan de vuelo que no haya sido modificado después de la presentación anterior.
- CASILLA I:** Valido desde.  
Añote la primera fecha (año, mes, día) en que está programado el vuelo regular.
- CASILLA J:** Valido hasta.  
Añote la 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.
- CASILLA K:** Días de operación.  
Añote el número que corresponda al día de la semana en la columna correspondiente, de acuerdo a lo siguiente:  
Lunes = 1, Martes = 2, Miércoles = 3, Jueves = 4, Viernes = 5, Sábado = 6, Domingo = 7.  
Añote "0" (cero) en la columna correspondiente, para cada día en que no se realicen vuelos.
- CASILLA L:** Identificación de la aeronave.  
(Casilla 7 del plan de vuelo presentado)  
Añote la identificación de la aeronave que se ha de utilizar en el vuelo.
- CASILLA M:** Tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta.  
(Casilla 9 del plan de vuelo presentado)  
Añote el designador apropiado según se especifica en el Documento (OACI) 8643 designadores de tipos de aeronave, y  
Añote H, M o L según corresponda:  
H – Pesada, para indicar un tipo de aeronave de peso máximo certificado de despegue de más de 136 000 kg.  
M – Media, para indicar un tipo de aeronave de peso máximo certificado de despegue de más de 7 000 kg. y hasta 136 000 kg.  
L – Ligera, para indicar un tipo de aeronave de peso máximo certificado de despegue de hasta 7000 kg.
- CASILLA N:** Aeropuerto/Aeródromo de salida y hora.  
(Casilla 13 del plan de vuelo presentado)  
Añote el indicador de lugar del aeródromo de salida.  
Añote la hora de fuera calzos, es decir, la hora prevista en que la aeronave inicie el desplazamiento asociado con la salida.
- CASILLA O:** Ruta  
(Casilla 15 del plan de vuelo presentado)  
  - a) Velocidad de crucero.  
Añote 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 FPL.
  - b) Nivel del crucero.  
Añote el nivel de crucero para la primera parte o para toda la ruta de acuerdo con la casilla 15 b) del plan de vuelo FPL.
  - c) Ruta.  
Añote la ruta completa de acuerdo con la casilla 15 c) del plan de vuelo FPL.
- CASILLA P:** Aeródromo de destino y duración total prevista.  
(Casilla 16 del plan de vuelo presentado)  
Añote el indicador de lugar del aeródromo de destino.  
Añote la duración total prevista.
- CASILLA Q:** Observaciones.  
Añote toda información requerida por los ATS, datos notificados normalmente en las casillas 10 y 18 del plan de vuelo FPL y otra información pertinente al plan de vuelo que resulte de interés para los ATS, ejemplo, añote la letra "W" para describir la aprobación operacional RVSM de la aeronave o cualquier otra información pertinente.  
Nota: Las casillas enumeradas en el formato de plan de vuelo repetitivo se refieren a la coincidencia con el plan de vuelo presentado.

**Figura 3. FORMATO DE PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL).**