

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES / GENERAL RULES AND PROCEDURES	
ENR 1.10 PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS	ENR 1.10 FLIGHT PLANNING
1. Generalidades Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave debe analizar toda la información MET y AIS disponible, independientemente del vuelo proyectado (IFR o VFR). Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se dispongan, información sobre obstáculos naturales y no naturales, el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo, la información NOTAM que afecta a su vuelo, zonas de maniobras y entrenamiento militares, zona de identificación para defensa aérea (ADIZ), el cálculo de combustible necesario y la preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado. Asimismo, se cerciorará de no iniciar un vuelo a menos que haya determinado previamente, a través de la información publicada oficialmente por los Servicios de Información Aeronáutica y/o Servicio de Tránsito Aéreo, que las instalaciones y servicios terrestres o marítimos, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas para la navegación, que se requieran necesariamente durante ese vuelo para la operación segura de la aeronave, que éstas estén disponibles y sean adecuadas para el tipo de operación que se pretende realizar. Antes del despegue e inmediatamente después del aterrizaje, el piloto al mando de la aeronave o su despachante de vuelo deberán presentar a la oficina ARO-AIS del aeródromo la Declaración General del vuelo donde conste la información sobre la tripulación y los datos correspondientes a la cantidad transportada de carga, correo y pasajeros, con los respectivos sellos de Aduana y Migraciones y la planilla de peso y balanceo (load sheet); de corresponder, indicar tipo de mercancías peligrosas que transporta; a menos que se hayan realizado los acuerdos de servicio para el envío de la documentación mencionada por medios electrónicos. El orden mencionado en los párrafos anteriores no es taxativo ni excluyente, y no exonera al piloto al mando, al copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo o al despachante de aeronave y al explotador de dicha aeronave de cumplimentar lo establecido en las RAAC Partes 91, 121, 133 y 135. Las oficinas ARO-AIS brindan información previa al vuelo y la información meteorológica se puede obtener en las oficinas meteorológicas, de acuerdo con GEN 3.5. La presentación y aprobación del Plan de Vuelo no exonera el cumplimiento de los requisitos exigidos por otras autoridades nacionales como aduanas, migración, control sanitario, judiciales, policiales, impuestos, etc. 1.1 Presentación de un plan de vuelo Es responsabilidad del piloto completar el FPL con datos correctos y actualizados respecto del vuelo que proyecta realizar, para lo cual podrá obtener la información pertinente en la Oficina ARO-AIS del aeródromo de jurisdicción, a menos que se tenga disponibilidad electrónica de la Información Aeronáutica para la planificación del vuelo. La presentación del plan de vuelo se realizará, de acuerdo a lo establecido en las RAAC Parte 91.153, a una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre	1. General Before starting a flight, the pilot in command of the aircraft must analyze all the MET and AIS information available, regardless of the planned flight (IFR or VFR). The previous measures for flights that are not limited to an aerodrome vicinity and for all IFR flights shall include: the thorough study of the current weather reports and forecasts available, the information about natural and artificial obstacles, the plotting on the relevant cartography of the projected flight route, the NOTAM information that affects the flight, maneuvering and military training areas, air defense identification zone (ADIZ), the necessary fuel calculation, and the preparation of the plan to follow in case the flight cannot be completed exactly as planned. Likewise, he/she shall ensure that he/she shall not commence a flight unless he has previously determined, through information officially published by the Aeronautical Information Services and/or Air Traffic Service, that the ground or maritime facilities and services, including communications facilities and navigational aids, necessarily required during that flight for the safe operation of the aircraft, that these are available and adequate for the type of operation intended to be performed. Before taking off and immediately after landing, the pilot in command of the aircraft or the flight dispatcher shall file the General Declaration of the flight with the ARO-AIS unit of the aerodrome. This declaration includes the information about the crew and the information regarding the carried amount of cargo, mail and passengers, with the respective Customs and Migrations seals. They shall also submit the load sheet, if applicable, and they shall indicate the kind of dangerous goods they carry, unless service agreements have been signed to send said documentation through electronic means. The order mentioned in the preceding paragraphs is neither restricted nor excluding, and it does not exonerate the pilot in command, the co-pilot who might have developed the flight plan or the aircraft dispatcher or the operator of such aircraft from complying with RAAC Parts 91, 121, 133 and 135. The ARO-AIS office provides pre-flight information and the weather information can be obtained in the meteorological offices, in accordance with GEN 3.5. The filing and approval of the Flight Plan does not exonerate from complying with the requirements from other national authorities, for example customs, migrations, sanitary control, judiciary, police, taxes, etc. 1.1 Filing a flight plan It is the pilot's responsibility to complete the FPL with correct and updated data regarding the flight he/she plans to perform, for which he/she may obtain the pertinent information at the ARO-AIS Office of the aerodrome of jurisdiction, unless the Aeronautical Information for flight planning is available electronically. The flight plan shall be filed, in accordance with Part 91.153 of the RAAC, to an Air Traffic Services Notification Office prior to departure, or transmitted during the flight, to the Air Traffic Services unit or competent air-ground control radio station, unless

competente, a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

Para un vuelo con escalas intermedias, se podrá presentar planes de vuelo para cada etapa, en el aeródromo de salida inicial. En este caso, el piloto, el explotador o su representante designado originarán mensajes FPL (mensaje de plan de vuelo presentado), para las restantes escalas, dirigidos a las dependencias de los servicios ATS que sirvan a los aeródromos de salidas intermedias.

Excepciones: Las aeronaves que deben presentar plan de vuelo antes de la salida podrán hacerlo por radio o por teléfono/fax, o electrónicamente, en los siguientes casos:

- A la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo más cercano, o vía electrónica a la Oficina de Gestión de Plan de Vuelo (Estación Principal de Comunicaciones), cuando no exista Oficina ARO/AIS en el aeródromo de salida.
- Cuando la operación se realice en jurisdicción nacional, exclusivamente entre aeródromos controlados situados debajo de una misma Área de Control Terminal, sin embargo, la dependencia de control podrá exigir la presentación del plan de vuelo en el formulario correspondiente.
- En cumplimiento de una misión sanitaria urgente o cuando la operación esté destinada a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social o catástrofe (RAAC 91 Apéndice T).

Aclaración: El concepto "aeródromo más cercano" se refiere a distancias, a menos que el ANSP o la ANAC determinen otra disposición.

Los planes de vuelo de aeronaves de compañías aéreas de operación comercial serán tramitados por un miembro de la tripulación (piloto o copiloto) o despachante de aeronave de la respectiva compañía.

Las aeronaves de aviación general, antes de iniciar un vuelo internacional, deben presentar ante la oficina ARO- AIS, copia de la declaración general con los sellos de las autoridades de migraciones y aduana, a menos que se hayan realizado los acuerdos de servicio para el envío de la documentación por medios electrónicos.

Los pilotos de aeronaves de aviación general, que hagan uso de aeródromos privados, helipuertos y/o lugares aptos declarados, deberán estar autorizados por el propietario/explotador para utilizar el mismo.

Para operar en zona ADIZ es obligatorio presentar un plan de vuelo o formulario de intención de vuelo conforme a ENR 5.2.

Se presentará un plan de vuelo (FPL) antes de realizar cualquier vuelo especificado en las RAAC Parte 91.

1.2 Formas de presentación del plan de vuelo

El plan de vuelo se presentará a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) antes de la salida, en una de las siguientes formas:

- En papel, con formato OACI, en la oficina ARO/AIS del Aeródromo de Salida;
- Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo;
- Quienes tengan la aprobación de la ANAC en el acuerdo homologado, por medios electrónicos a la terminal AMHS de ARO/AIS del Aeródromo de Salida, conforme a lo establecido en el "Procedimiento para la recepción, control, aceptación y transmisión del plan de vuelo automatizado" de la Autoridad Aeronáutica;
- Vía fax para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;
- Vía telefónica para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;

other arrangements have been made for the filing of repetitive flight plans.

For a flight with intermediate stops, flight plans may be filed for each leg at the initial departure aerodrome. In this case, the pilot, the operator or his designated representative shall originate FPL messages (flight plan filed message), for the remaining stopovers, addressed to the ATS units serving the aerodromes of intermediate departures.

Exceptions: Aircraft required to file flight plan prior to departure may do so by radio or telephone/fax, or electronically, in the following cases:

- To the appropriate air traffic services unit of the nearest aerodrome, or electronically to the Flight Plan Management Office (Main Communications Station), when there is no ARO/AIS Office at the aerodrome of departure.
- When the operation is performed in national jurisdiction, exclusively between controlled aerodromes located under the same Terminal Control Area, however, the control unit may require the submission of the flight plan in the corresponding form.
- In compliance with an urgent sanitary mission or when the operation is intended to provide urgent assistance in situations of social emergency or catastrophe (RAAC 91 Appendix T).

Clarification: The concept "nearest aerodrome" refers to distances, unless otherwise determined by the ANSP or the ANAC

The flight plans of aircraft belonging to commercial operation airlines shall be filed by a member of the crew (pilot or copilot) or a flight dispatcher of the respective airline.

Before beginning an international flight, the general aviation aircraft shall submit to the ARO-AIS office a copy of the General Declaration with the seals of the Customs and Migrations authorities, unless service agreements for sending said documentation via electronic means have been made.

The general aviation aircraft pilots that use private aerodromes, heliports and/or reported appointed places, shall be authorized by the owner/operator to use them.

In order to operate in ADIZ zone, it is mandatory to file a flight plan or flight Intent form, in accordance with ENR 5.2.

A flight plan (FPL) shall be filed prior to any flight, pursuant to Part 91 of the RAAC.

1.2 Ways for filing a flight plan

The flight plan shall be filed with the respective air traffic services reporting office (ARO) in one of the following ways:

- On paper in the ICAO format, at the ARO/AIS office of the Departure Aerodrome;
- Over radio while the respective aircraft is in flight;
- Those who have the approval of the ANAC in the authorized agreement, by electronic means to the AMHS terminal of ARO/AIS of the Departure Aerodrome, according to the provisions of the "Procedure for the reception, control, acceptance and transmission of the automated flight plan" of the Aeronautical Authority.
- Via fax in the case the ARO/AIS office does not exist at the Departure Aerodrome;
- Over the phone in the case the ARO/AIS office does not exist at the Departure Aerodrome;

f) Vía electrónica a la Oficina de Gestión de Plan de Vuelo cuando no exista Oficina ARO/AIS en el aeródromo de salida; Cualquiera que sea su forma de presentación; el piloto al mando de la correspondiente aeronave, el despachante o el copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo y el explotador de dicha aeronave, serán los únicos responsables por la información consignada en él y por su correcta ejecución.

1.3 Cambios en el Plan de vuelo:

Si hubiese cambios en el FPL presentado con respecto a la autonomía de vuelo o el número total de personas transportadas a bordo, u otras modificaciones de importancias, deben rectificarse en el plan de vuelo o presentar un mensaje de modificación (CHG) a la Oficina ARO-AIS antes de la salida.

Es importante tener en cuenta que el servicio de alerta se basa, en principio, en el plan de vuelo, por lo tanto, cualquier modificación que afecta la estimación que efectúa la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe ser comunicada antes del lapso que motivará la movilización de los organismos de búsqueda y salvamento.

1.4 Extensión horaria de servicios en los aeródromos o apertura anticipada

Los requerimientos de apertura anticipada o extensión horaria de servicios en los aeródromos deberán efectuarse en forma presencial o vía email, ante la Jefatura del aeródromo donde se pretende obtener la apertura anticipada o la extensión de servicios, con copia a la Dirección Regional de jurisdicción, con dos (2) horas de antelación como mínimo. La mencionada solicitud deberá ajustarse al PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE APERTURA ANTICIPADA O EXTENSIÓN DE SERVICIOS DE AERÓDROMOS NACIONALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA CON SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO que se publica mediante una AIC serie A.

1.5 Aceptación de un plan de vuelo

El plan de vuelo para un vuelo controlado equivale a una declaración formal del piloto, que la aeronave y la tripulación reúnen las condiciones necesarias exigidas para el vuelo controlado y que se ha de ajustar a lo dispuesto en las reglas para dicho vuelo.

La primera dependencia ATS que reciba un plan de vuelo, o un cambio del mismo debe:

- comprobar que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas;
- comprobar que ha sido completado, y, en la medida de lo posible, que ha sido completado con exactitud;
- tomar las medidas oportunas, cuando sea necesario, para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo; e
- indicar al remitente la aceptación del plan de vuelo o cambio del mismo.

Vigencia del plan de vuelo: En caso de que haya una demora de más de treinta (30) minutos respecto a la hora prevista de inicio de rodaje, indicada en el plan de vuelo presentado, para un vuelo controlado o IFR, o de una (1) hora para otros vuelos, el plan de vuelo deberá enmendarse o presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según corresponda.

Nota. — Las demoras deberán ser notificadas a la oficina ARO/AIS con no menos de 30 minutos de la EOBT, pasado ese tiempo deberá presentar un nuevo plan de vuelo.

1.6 Rechazo de planes de vuelo por deuda

El prestador de los Servicios de Navegación Aérea podrá rechazar los Planes de Vuelo, correspondientes a las aeronaves que hayan generado deudas impagas, líquidas y exigibles en concepto de tasas de conformidad con lo establecido en el Artículo 1°, inc. b) de la Ley

f) Via electronic means to the Flight Plan Management Office in the case the ARO/AIS office does not exist at the departure aerodrome.

Whichever way of filing; the pilot in command of the respective aircraft, the air dispatcher or the copilot, whoever made the flight plan and the aircraft operator shall be the sole responsible persons for the information included in the flight plan and for its correct execution.

1.3 Changes to the Flight Plan:

Should there be changes to the filed FPL with respect to flight endurance or total number of persons carried on board, or other major modifications, they must be rectified in the flight plan or a modification message (CHG) submitted to the ARO-AIS Office prior to departure.

It is important to note that the warning service is based, in principle, on the flight plan; therefore, any modification affecting the estimate made by the air traffic services unit must be communicated before the time lapse that will lead to the mobilization of the search and rescue agencies.

1.4 Extension of time of services in aerodromes or early opening

The requests for the early opening or extension of time of services in aerodromes shall be made in person or via e-mail at the Aerodrome Head Office where the early opening or extension of services is sought, with copy to the Regional Directorate of jurisdiction, at least two (2) hours earlier. Said request shall be adjusted to the PROCEDURE FOR THE REQUEST OF EARLY OPENING OR EXTENSION OF TIME OF SERVICES OF NATIONAL AERODROMES OF THE REPUBLIC OF ARGENTINA WITH AIR TRAFFIC SERVICES, published via an AIC - A Series.

1.5 Flight plan acceptance

The flight plan for a controlled flight is equivalent to a formal declaration by the pilot that the aircraft and crew meet the necessary conditions required for the controlled flight and that it must comply with the provisions of the rules for such flight.

The first ATS unit that receives a flight plan, or a change thereof, must:

- check that the conventional format and assumptions have been respected;
- check that it has been completed, and, as far as possible, that it has been completed with accuracy;
- take appropriate action, where necessary, to make the message acceptable to air traffic services; and
- indicate to the sender the acceptance or change of the flight plan.

Flight plan validity: in case of a delay of over thirty (30) minutes regarding the estimated off-block time, indicated in the filed flight plan, for a controlled or IFR flight, or over one (1) hour for other flights, the flight plan shall be amended or a new one shall be filed cancelling the previous one, as appropriate.

Note. — Delays shall be notified to the ARO/AIS office no less than 30 minutes before the EOBT, after that time, a new flight plan shall be filed.

1.6 Flight plan rejection due to debt

The Air Navigation Services provider may reject the Flight Plans for aircraft that have generated unpaid, liquid and enforceable debts for fees in accordance with the provisions of Section 1, subsection b) of Act No. 13.041 and its Regulatory Decree No. 1.674 dated August 6, 1976 and/or the rule that may replace it in the future.

13.041 y su Decreto Reglamentario N° 1.674 de fecha 6 de agosto de 1976 y/o en la norma que en el futuro la reemplace.

La Autoridad Aeronáutica otorgó esta atribución al ANSP mediante Resolución ANAC 823/2018 (Boletín Oficial 26 de octubre de 2018).

1.7 Informes de Llegada:

Los informes de llegada hechos por los pilotos a la oficina ARO-AIS o a las dependencias ATC contendrán los siguientes elementos de información:

- a) Identificación de la aeronave;
- b) aeródromo de salida;
- c) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);
- d) aeródromo de llegada; y
- e) hora de llegada.

1.8 Sistema de plan de vuelo repetitivo

Los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustan al Doc. 7030 de la OACI y al documento Procedimientos Generales – Gestión del Tránsito Aéreo (PROGEN-ATM) en su capítulo 16 “Procedimientos Mixtos”, sección 16.4 “Uso de los Planes de Vuelos Repetitivos (RPL)”.

Se presentarán listas de RPL correspondientes a los vuelos hacia la República Argentina o que sobrevuelen la misma, con una anticipación de por lo menos 15 (QUINCE) días a Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) y, cuando así lo requieran, a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNATA) y la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (DGlySA).

Nota. — La información de contacto sobre estos organismos figura en GEN 1.1.

1.9 Cambios incidentales y cancelaciones de RPL

Los cambios permanentes que impliquen la inclusión, modificación o supresión de uno o más vuelos que figuren en la lista RPL, obligarán a las líneas aéreas a la presentación de una nueva lista RPL, la cual se hará llegar con una antelación no menor de 7 (SIETE) días, respecto a la fecha de entrada en vigor de dichos cambios.

Para los vuelos que se incluyan en dicha lista RPL, no se requerirá presentar un formulario de plan de vuelo en la Oficina ARO/AIS. En este caso las dependencias ATS (Centro de Control, Torre de Control y Oficina ARO/AIS) se basarán en la información incluida en la lista RPL para aprobar la salida.

1.10 Cambios temporales - RPL

Cualquier cambio temporal respecto a la Hora Prevista de Fuera Calzos (EOBT), tipo de aeronave, nivel de vuelo o matrícula, deberá ser informada por lo menos 30 minutos antes de la (EOBT), directamente a la Oficina ARO/ AIS del aeropuerto de salida correspondiente, que a su vez lo informará a las dependencias ATS pertinentes.

En caso de que se tenga que modificar la identificación del vuelo, la ruta ATS o el aeródromo de destino, se deberá cancelar el RPL para el día en cuestión y se presentará un plan de vuelo en base al formulario normalizado establecido.

Siempre que el explotador disponga la cancelación de un vuelo de la lista RPL, deberá notificarlo, a la brevedad, a la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida.

1.11 Excepción para el llenado de aeródromos de alternativa de destino

Las aerolíneas que operen hacia los EEUU y que vayan a aplicar las excepciones para el llenado del aeródromo de alternativa de destino, deberán colocar en la casilla 16 del FPL “ZZZZ” y en la casilla 18 especificar ALTN/NIL.

1.12 Formulario de plan de vuelo modelo OACI

El formulario de plan de vuelo OACI que se muestra a continuación, este contenido en el PROGEN ATM (2da Enmienda) y en los PANS-ATM Doc. 4444.

The Aviation Authority granted this attribution to the ANSP by ANAC Resolution No. 823/2018 (Official Gazette, October 26, 2018).

1.7 Arrival reports:

Arrival reports made by pilots to the ARO-AIS office or ATC units shall contain the following items of information:

- a) aircraft identification;
- b) departure aerodrome;
- c) destination aerodrome (only if the landing was not made at the destination aerodrome);
- d) arrival aerodrome; and
- e) time of arrival.

1.8 Repetitive flight plan system

The procedures related to the use of repetitive flight plans (RPL) are consistent with the ICAO Doc. 7030 and to the document: General Procedures – Air Traffic Management (PROGEN-ATM), its chapter 16 “Mixed Procedures”, section 16.4 “Use of Repetitive Flight Plans (RPL)”.

RPL lists of flights towards the Republic of Argentina, or that overfly the country, shall be submitted, at least 15 (FIFTEEN) days in advance, to the Argentine Air Navigation Company (EANA) and, when required, to the National Directorate of Air Transport (DNATA) and the General Directorate of Airport Infrastructure and Services (DGlySA).

Note. — The contact information of these organizations is contained in GEN 1.1.

1.9 RPL incidental changes and cancellations

The permanent changes that imply the adding, change or elimination of one or more flights of the RPL list shall force the airlines to submit a new RPL list, which will have to be submitted at least 7 (SEVEN) days before the effective date of those changes.

For flights included in that RPL list no flight plan form will be required to submit to the ARO/AIS office. In this case, the ATS units (Control Center, Control Tower and ARO/AIS Office) will use the information included in the RPL list to approve the departure.

1.10 RPL temporary changes

Any temporary change regarding the Estimated Off-Block Time (EOBT), type of aircraft, flight level or registration, shall be informed at least 30 minutes before the EOBT, directly to the ARO/AIS Office of the respective departure aerodrome that, in turn, shall inform the relevant ATS units.

If the flight identification, the ATS route or the destination aerodrome had to be changed, the RPL of that day will have to be cancelled and a flight plan based on the standard form shall be submitted.

Any time the operator decides to cancel a flight from the RPL list, they shall notify it, as soon as possible, to the ARO/AIS Office of the departure aerodrome.

1.11 Exception for the completion of the destination alternative aerodromes

The airlines that operate towards the USA and that apply the exceptions for the completion of the destination alternative aerodrome shall insert “ZZZZ” in the item 16 of the FPL and they shall specify ALT/NIL in the item 18.

1.12 ICAO model flight plan form

The ICAO flight plan form shown below is contained in the ATM PROGEN (2nd Amendment) and in the PANS-ATM Doc. 4444.

FORMULARIO DE PLAN DE VUELO MODELO OACI / ICAO MODEL FLIGHT PLAN FORM

FLIGHT PLAN PLAN DE VUELO			
PRIORITY Prioridad <<≡FF→	ADDRESSE(S) Destinatarios <<≡		
FILING TIME Hora de depósito 	ORIGINATOR<<= Remitente <<≡		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identificación exacta de los destinatarios o del remitente			
3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje <<= (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identificación aeronave 	8 FLIGHT RULES Reglas de vuelo 	TYPE OF FLIGHT Tipo de vuelo <<≡
9 NUMBER Número 	TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave 	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. De estela turbulenta 	10 EQUIPMENT Equipo <<≡
13 DEPARTURE AERODROME Aeródromo de salida 		TIME Hora 	
15 CRUISING SPEED Velocidad de crucero 	LEVEL Nivel 	ROUTE Ruta 	
<<≡			
16 DESTINATION AERODROME Aeródromo de destino 	TOTAL EET EET Total HR MIN 	ALTN AERODROME Aeródromo alt. 	2nd ALTN AERODROME 2 ^o aeródromo alt. <<≡
18 OTHER INFORMATION Otros datos 			
<<≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (En los mensajes FPL no hay que transmitir estos datos)			
19 ENDURANCE Autonomía HR/MIN 	PERSONS ON BOARD Personas a bordo 		
SURVIVAL EQUIPMENT/Equipo de supervivencia S P D M J JACKETS/ Chalecos J L F EMERGENCY RADIO Equipo de emergencia U V E			
DINGHIES/Botes neumáticos D / C COVER Cubierta COLOUR Color <<≡			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Color y marcas de la aeronave 			
REMARKS Observaciones 			
PILOT IN-COMMAND Comandante de la aeronave <<≡			
FILED BY/ Presentado por) <<≡			
		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales	
PILOT IN COMMAND SIGNATURE/ Firma del Comandante de la aeronave			

2. Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo 2.1 GENERALIDADES <i>Síganse con exactitud los formatos prescritos y la manera de indicar los datos.</i> <i>Comiencese insertando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.</i> <i>Insértense siempre las horas con 4 cifras UTC.</i> <i>Insértense las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).</i> <i>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.</i> <i>Nota. — 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, ej., helicópteros o globos.</i> 2.2 INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS ATS <i>Complétense las casillas 7 a 18 como se indica a continuación.</i> <i>Complétense también la casilla 19 como se indica a continuación.</i> <i>Nota 1. — Los números de las casillas del formulario no son consecutivos, ya que corresponden a los números de los Tipos de campo de los mensajes ATS.</i> <i>Nota 2. — Los sistemas de datos de los servicios de tránsito aéreo pueden imponer restricciones de comunicación o procesamiento en cuanto a la información de los planes de vuelo presentados. Las posibles restricciones pueden ser, por ejemplo, las limitaciones respecto al espacio de las casillas, el número de elementos de la Casilla de ruta o el espacio total de las casillas del plan de vuelo. Las restricciones importantes se documentan en la publicación de información aeronáutica pertinente.</i>	2. Instructions to complete the flight plan form 2.1 GENERAL <i>Follow with precision the prescribed formats and manner of indicating data.</i> <i>Start entering data in the first space provided. Leave unused spaces blank.</i> <i>Always enter all clock times in 4 figures UTC.</i> <i>Enter all estimated elapsed times in 4 figures (hours and minutes).</i> <i>The shaded area preceding Item 3 - to be completed by ATS and COM services, unless the responsibility for originating flight plan messages has been delegated.</i> <i>Note. — The term “aerodrome” when used in the flight plan, is intended to also cover places other than aerodromes, which may be used by certain types of aircraft; for example, helicopters or balloons.</i> 2.2 INSTRUCTIONS FOR ENTERING ATS DATA <i>Complete Items 7 to 18 as indicated below.</i> <i>Complete also Item 19 as indicated below.</i> <i>Note 1. — Item numbers on the form are not consecutive, since they correspond to Field Type numbers in ATS messages.</i> <i>Note 2. — The ATS data systems may impose communication or processing restrictions regarding the information in filed flight plans. Possible restrictions may be, for example, limitations regarding item length, number of elements in the route item, or total flight plan length. Significant restrictions are documented in the relevant Aeronautical Information Publication.</i>
CASILLA 7: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE (máximo 7 caracteres)	ITEM 7: AIRCRAFT IDENTIFICATION (Maximum 7 characters)
<i>INSÉRTESE una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres alfanuméricos y sin guiones o símbolos:</i> a) el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ej.: KLM511, NGA213, JTR25) cuando el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (p. ej.: KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25); O b) las marcas de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (por ej.: EIAKO, 4XBCD, N2567GA), cuando:	<i>ENTER one of the following aircraft identifications, not exceeding 7 alphanumeric characters and without hyphens or symbols:</i> a) the ICAO designator for the aircraft operating company, followed by the flight identification (for example KLM511, NGA213, JTR25). When in radiotelephony the callsign to be used by the aircraft will consist of the ICAO telephony designator for the operating company followed by the flight identification (for example: KLM511, NIGERIA213, JESTER25); OR b) the nationality or common mark and registration marking of the aircraft (for example: EIAKO, 4XBCD, N2567GA), when:

1) el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., BLIZZARD CGAJS); 2) la aeronave no esté equipada con radio; <i>Nota 1. — Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7, Capítulo 2.</i> <i>Nota 2. — Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10, de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complemente. Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Doc. 8585 — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complemente.</i>	1) In radiotelephony, the callsign to be used by the aircraft consists of this identification alone (for example, CGAJS) or preceded by the ICAO telephony designator for the aircraft operating company (for example: BLIZZARD CGAJS); or 2) the aircraft is not equipped with radio; <i>Note 1. — Standards for nationality, common and registration marks to be used are contained in Annex 7, Chapter 2.</i> <i>Note 2. — Provisions for using radiotelephony callsigns are contained in ICAO Annex 10 and/or the national document that contains it and the national regulations that complement it. ICAO designators and telephony designators for aircraft operating companies are contained in Doc 8585 — Designators for Aircraft Operating Agencies, of official agencies and aviation services and/or the national document that contains it and the national regulations that complement it.</i>
CASILLA 8: REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO (uno o dos caracteres)	ITEM 8: FLIGHT RULES AND TYPE OF FLIGHT (one or two characters)
a) REGLAS DE VUELO: <i>INSÉRTESE</i> 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 Especifíquese en la Casilla 15 el punto o puntos en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo. b) TIPO DE VUELO: <i>INSÉRTESE</i> una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera el ANSP: - 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.	a) FLIGHT RULES: <i>ENTER</i> one of the following letters to denote the category of flight rules with which the pilot intends to comply: - I if it is intended that the entire flight will be operated under IFR. - V if it is intended that the entire flight will be operated under VFR. - Y if the flight initially will be operated under IFR, followed by one or more changes of flight rules. - Z if the flight initially will be operated under VFR, followed by one or more changes of flight rules. Specify in Item 15 the point or points where change of flight rules is planned. b) TYPE OF FLIGHT: <i>ENTER</i> one of the following letters to indicate the type of flight when required by the ANSP: - S if scheduled air service - N if non-scheduled air transport operation - G if general aviation - M if military - X if other than any of the defined categories above. Specify flight status following the indicator “STS” in Item 18, or when necessary to indicate other reasons for specific handling by the ATS, indicate the reason following the indicator “RMK” in Item 18.

CASILLA 9: NÚMERO Y TIPO DE AERONAVES Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA	ITEM 9: NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY
a) NÚMERO DE AERONAVES (1 o 2 caracteres): <i>INSÉRTESE</i> el número de aeronaves, si se trata de más de una. b) TIPO DE AERONAVES (2 o 4 caracteres): <i>INSÉRTESE</i> el designador apropiado, según se especifica en el Doc. 8643 de la OACI, <i>Designadores de tipos de aeronave</i> y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa. O si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo, <i>INSÉRTESE</i> ZZZZ, e <i>INDÍQUESE</i> en la Casilla 18 los (números y) tipos de aeronaves, precedidos de TYP/ c) CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA (1 carácter): <i>INSÉRTESE</i> una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave: J — SUPER, para indicar un tipo de aeronave especificado como tal en Designadores de tipos de aeronaves (Doc. 8643 de la OACI); H — PESADA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kg o más, a excepción de los tipos de aeronaves que se indican en el Doc. 8643 dentro de la categoría SUPER (J); M — MEDIA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue inferior a 136.000 kg, pero superior a 7.000 kg; L — LIGERA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kg o menos.	a) NUMBER OF AIRCRAFT (1 or two characters): <i>ENTER</i> the number of aircraft, if more than one. b) TYPE OF AIRCRAFT (2 to 4 characters): <i>ENTER</i> the appropriate designator as specified in ICAO Doc 8643, <i>Aircraft Type Designators</i>, and/or the national document that contains them and the national document that complements it. OR if no such designator has been assigned, or in case of formation flights comprising more than one type, <i>ENTER</i> ZZZZ, and <i>SPECIFY</i> in Item 18, the (numbers and) type(s) of aircraft preceded by TYP/. c) WAKE TURBULENCE CATEGORY (1 character): <i>ENTER</i> an oblique stroke followed by one of the following letters to indicate the wake turbulence category of the aircraft: J - SUPER, to indicate an aircraft type specified as such in Aircraft Type Designators (ICAO Doc. 8643); H - HEAVY, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136,000 kg or more, except for the types of aircraft indicated in Doc. 8643 within the SUPER (J) category; M - MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136,000 kg but more than 7,000 kg; L - LIGHT, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7,000 kg or less.
CASILLA 10: EQUIPO Y CAPACIDADES	ITEM 10: EQUIPMENT AND CAPABILITIES
Las capacidades abarcan los siguientes elementos: - la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave; - equipo y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y - la autorización, cuando corresponda, de la autoridad de aviación civil.	Capabilities comprise the following elements: - Presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft; - Equipment and capabilities corresponding with flight crew qualifications; and - Where applicable, authorization from the appropriate civil aviation authority.

a) 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 ayuda para la aproximación para la ruta considerada y si este equipo funciona (véase la Nota 1),

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, disponibles y en funcionamiento:

A	Sistema de aterrizaje GBAS
B	LPV (APV con SBAS)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS Si se tiene previsto realizar con IFR cualquier porción del vuelo, se refiere a los receptores del GNSS que cumplen los requisitos del Anexo 10 de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa.
H	HF RTF
I	Navegación inercial
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (véase Nota 3)
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
M3	ATC SATVOICE (Iridium)
O	VOR
P1	CPDLC RCP 400 (véase la Nota 7)
P2	CPDLC RCP 240 (véase la Nota 7)
P3	SATVOICE RCP 400 (véase la Nota 7)
P4–P9	Reservado para RCP
R	PBN aprobada (véase la Nota 4)
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM aprobada

a) RADIO COMMUNICATION, NAVIGATION AND APPROACH AID EQUIPMENT AND CAPABILITIES

ENTER one letter as follows:

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

OR

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

AND/OR

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

A	GBAS landing system
B	LPV (APV with SBAS)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS - if it is intended to perform any portion of the flight with IFR, it refers to the GNSS receptors that comply with the ICAO Annex 10 and/or the national document that contains them and the national rules that complement them.
H	HF RTF
I	Inertial navigation
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (See Note 3)
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
M3	ATC SATVOICE (Iridium)
O	VOR
P1	CPDLC RCP 400 (see Note 7)
P2	CPDLC RCP 240 (see Note 7)
P3	SATVOICE RCP (see Note 7)
P4–P9	Reserved for RCP
R	PBN approved (see Note 4)
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM approved

X MNPS aprobada Y VHF con capacidad de separación de canales de 8,33 kHz Z Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (véase la Nota 5) Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados. <i>Nota 1. — Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) prescriba alguna otra combinación.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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 el Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.</i> <i>Nota 5. — Si se usa la letra Z, especifíquese en la Casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT, según corresponda.</i> <i>Nota 6. — la información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.</i> <i>Nota 7. — El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc. 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la comunicación basada en la performance en los que se prescribe la RCP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.</i> b) EQUIPO Y CAPACIDADES DE VIGILANCIA: INSÉRTESE la letra N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona. O, INSÉRTESE uno o más de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, abordó: 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	X MNPS approved Y VHF with 8.33 kHz channel spacing capability Z Other equipment carried or other capabilities (See Note 5) Any alphanumeric characters not indicated above are reserved. <i>Note 1. — If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR, and ILS, unless another combination is prescribed by the Air Navigation Service Provider (ANSP).</i> <i>Note 2. — If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and are separated by a space.</i> <i>Note 3. — See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.</i> <i>Note 4. — If the letter R is used, the performance based navigation levels that can be met are specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-Based Navigation Manual (Doc. 9613).</i> <i>Note 5. — If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/, as appropriate.</i> <i>Note 6. — Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.</i> <i>Note 7. — Guidance material on the application of performance-based communication, which prescribes RCP to an air traffic service in a specific area, is contained in the Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc. 9869).</i> b) SURVEILLANCE EQUIPMENT AND CAPABILITIES: ENTER N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or if the equipment is unserviceable, OR ENTER one or more of the following descriptors, up to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board: SSR Modes A and C: A Transponder - Mode A (4 digits - 4096 codes) C Transponder - Mode A (4 digits - 4096 codes) and Mode C
---	--

SSR en Modo S

- E Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B).
- H Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, y la capacidad de vigilancia mejorada.
- I Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de 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 aeronave.
- S Transpondedor — Modo S, comprendida la altitud de presión y la capacidad de identificación de 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 1 090 MHz
- B2 ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1 090 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 1. — La especificación o especificaciones RSP, si procede, se enumerarán en la Casilla 18 luego del indicador SUR/. El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc. 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la vigilancia basada en la performance en

SSR Mode S

- E Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability.
- H Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability.
- I Transponder - Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability.
- L Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability.
- P Transponder — Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability.
- S Transponder - Mode S, including both pressure-altitude and aircraft identification capability.
- X Transponder - Mode S with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability.

Note. — Enhanced surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a mode S transponder.

ADS-B

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” capability
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” and “in” capability
- U1 ADS-B “out” capability using UAT
- U2 ADS-B “out” and “in” capability using UAT
- V1 ADS-B “out” capability using VDL Mode 4
- V2 ADS-B “out” and “in” capability using VDL Mode 4

ADS-C

- D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities
- G1 ADS-C with ATN capabilities

Alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Example: ADE3RV/HB2U2V2G1

Note 1. — The RSP specification or specifications, if applicable, shall be described in Item 18 after the SUR/ indicator. The Performance Based Communications and Surveillance Manual (PBCS, Doc 9869) contains guiding texts about the

<i>los que se prescribe la RSP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.</i> <i>Nota 2. — En la Casilla 18, después del indicador SUR/, como lo requiera el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), se enumerarán el equipo o las capacidades de vigilancia adicionales.</i>	<i>performance-based surveillance application in which RSP is prescribed for an air traffic service in a specific area.</i> <i>Note 2. — In Item 18, after the SUR indicator, as required by the Air Navigation Service Provider (ANSP), the additional surveillance equipment or capabilities shall be listed.</i>
CASILLA 13: AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA (8 caracteres)	ITEM 13: DEPARTURE AERODROME AND TIME (8 characters)
<i>INSÉRTESE</i> el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, según Doc. 7910. Los indicadores de lugar nacionales y de países americanos se encuentran publicados en una Circular de Información Aeronáutica (AIC). O, si no se ha asignado indicador de lugar, <i>INSÉRTESE</i> ZZZZ e <i>INDÍQUESE</i>, en la Casilla 18, el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEP/, O, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/..., si la aeronave no ha despegado del aeródromo, O, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, <i>INSÉRTESE</i> AFIL, e <i>INDÍQUESE</i>, 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/ <i>LUEGO, SIN NINGÚN ESPACIO,</i> <i>INSÉRTESE</i> para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT), O, para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo.	<i>ENTER</i> the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome as specified in Doc. 7910. The national locations indicators and the American countries are published through an Aeronautical Information Circular (AIC). OR if no location indicator has been assigned, <i>ENTER</i> ZZZZ and <i>SPECIFY</i>, in Item 18, the name and location of the aerodrome preceded by DEP/, OR the first point of the route or the marker radio beacon preceded by DEP/..., if the aircraft has not taken off from the aerodrome, OR if the flight plan is received from an aircraft in flight, <i>ENTER</i> AFIL, and <i>SPECIFY</i> in Item 18, the ICAO four-letter location indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/. <i>THEN, WITHOUT A SPACE,</i> <i>ENTER</i> for a flight plan submitted before departure, the estimated off-block time (EOBT), OR for a flight plan received from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.
CASILLA 15: RUTA	ITEM 15: ROUTE
<i>INSÉRTESE</i> la primera velocidad de crucero como en a) y el primer nivel de crucero como en b), sin espacio alguno entre ellos. <i>LUEGO</i>, siguiendo la flecha, <i>INSÉRTESE</i> la descripción de la ruta, como en c). a) VELOCIDAD DE CRUCERO (máximo 5 caracteres): <i>INSÉRTESE</i> la velocidad verdadera, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de: <i>Kilómetros por hora</i>, mediante la letra K seguida de 4 cifras (p. ej., K0830),	<i>ENTER</i> the first cruising speed as in a) and the first cruising level as in b), without a space between them. <i>THEN</i> following the arrow, <i>ENTER</i> the route description as in c). a) CRUISING SPEED (maximum 5 characters): <i>ENTER</i> the True Air Speed for the first or the whole cruising portion of the flight, in terms of: <i>Kilometers per hour</i>, expressed as K followed by 4 figures (for example, K0830),

O <i>nudos</i>, mediante la letra N seguida de 4 cifras (p. ej., N0485), O <i>Número de Mach verdadero</i>, cuando el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (p. ej., M082). b) <u>NIVEL DE CRUCERO (máximo 5 caracteres):</u> <i>INSÉRTESE</i> el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de: <i>Nivel de vuelo</i>, expresado mediante una F seguida de 3 cifras (p. ej., F085; F330); O <i>*Nivel métrico normalizado</i> en decenas de metros, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (p. ej., S1130); O <i>Altitud en centenares de pies</i>, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (p. ej., A045; A100); O <i>Altitud en decenas de metros</i>, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (p. ej., M0840); O respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR. c) <u>ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel o reglas de vuelo):</u> <i>Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas</i> <i>INSÉRTESE</i>, 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 <i>INSÉRTESE</i> cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS y/o de reglas de vuelo, <i>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.</i>	OR <i>knots</i>, expressed as N followed by 4 figures (for example, N0485), o OR <i>True Mach number</i>, when so prescribed by the Air Navigation Service Provider (ANSP), to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 figures (for example, M082). b) <u>CRUISING LEVEL (maximum 5 characters):</u> <i>ENTER</i> the planned cruising level for the first or the whole portion of the route to be flown, in terms of: <i>Flight level</i>, expressed as F followed by 3 figures (for example, F085; F330), OR <i>*Standard Metric Level</i> in tens of meters, expressed as S followed by 4 figures (for example, S1130), OR <i>Altitude in hundreds of feet</i>, expressed as A followed by 3 figures (for example, A045; A100), OR <i>Altitude in tens of meters</i>, expressed as M followed by 4 figures (for example, M0840), OR for uncontrolled VFR flights, the letters VFR. c) <u>ROUTE (including changes of speed, level and/or flight rules):</u> <i>Flights along designated ATS routes</i> <i>ENTER</i> if the departure aerodrome is located on or connected to the ATS route, the designator of the first ATS route, OR, if the departure aerodrome is not located on or connected to the ATS route, the letters DCT followed by the point of joining the first ATS route, followed by the designator of the ATS route. THEN <i>ENTER</i> each point at which either a change of speed and/or level is planned to start, or a change of ATS route, and/or a change of flight rules is planned, <i>Note. — When a transition is planned between a lower and upper ATS route and the routes are oriented in the same direction, the point of transition does not need to be entered.</i>
--	---

SEGUIDO, EN CADA CASO

del designador del próximo tramo de rutas 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 el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

DEFÍNASE la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70° N y los 70° S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos 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, definanse derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

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

ÚSESE SOLAMENTE la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 5) que 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, con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (p. ej., BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Nota. — Las disposiciones relativas a la aplicación de designadores de ruta figuran en las RAAC Parte 211-Gestión de la Tránsito Aéreo.

FOLLOWED IN EACH CASE

by the designator of the next ATS route segment, even if it is the same as the previous one,

OR

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

Flights outside designated ATS routes

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

OR,

when required by the Air Navigation Service Provider (ANSP).

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

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

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

USE ONLY the convention presentation of the data described in 1) to 5) below and SEPARATE each sub-item by a space.

1) ATS ROUTE (2 to 7 characters):

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

Note. — Provisions for the application of route designators are contained in Part 211 of the RAAC – Air Traffic Management.

2) PUNTO SIGNIFICATIVO (2 a 11 caracteres):

El *designador cifrado* (2 a 5 caracteres) asignado al punto (p. ej., LN, MAY, HADDY),

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

– *Grados solamente (7 caracteres):*

2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de “N” (Norte) o “S” (Sur), 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, p. ej., 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 decenas y unidades de minutos, seguida de “E” (Este) o “W” (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W.

– *Marcación y distancia con respecto a un punto de referencia:*

La identificación del punto de referencia 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 alta latitud en donde las autoridades pertinentes hayan determinado que la referencia a grados magnéticos no es práctica, pueden usarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180º magnéticos y una distancia del VOR “DUB” de 40 NM, debería indicarse así: DUB180040.

3) CAMBIO DE VELOCIDAD O DE NIVEL (máximo 21 caracteres):

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

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

2) SIGNIFICANT POINT (2 to 11 characters):

The *coded designator* (2 to 5 characters) assigned to the point (for example, LN, MAY, HADDY),

or, if no coded designator has been assigned, one of the following ways:

– *Degrees only (7 characters):*

2 figures describing latitude in degrees, followed by “N” (North) or “S” (South), followed by 3 figures describing longitude in degrees, followed by “E” (East) or “W” (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, for example, 46N078W.

– *Degrees and minutes (11 characters):*

4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by “N” (North) or “S” (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by “E” (East) or “W” (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by entering zeros; for example, 4620N07805W.

– *Bearing and distance from a significant point:*

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

3) CHANGE OF SPEED OR LEVEL (maximum 21 characters):

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

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

4) CAMBIO DE REGLAS DE VUELO (máximo 3 caracteres): El <i>punto</i> en el cual está previsto cambiar de 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: LN VFR LN/N0284A050 IFR 5) ASCENSO EN CRUCERO (máximo 28 caracteres): La letra C seguida de una <i>barra oblicua</i>; LUEGO el <i>punto</i> en el cual esté previsto iniciar el ascenso en <i>crucero</i>, expresado como en 2) anterior, seguido de una <i>barra oblicua</i>; LUEGO la <i>velocidad</i> que se piense mantener durante el ascenso en <i>crucero</i>, expresada exactamente como en a) anterior seguida de los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en <i>crucero</i>, cada nivel expresado exactamente como en b) anterior, o el <i>nivel</i> sobre el cual el ascenso en <i>crucero</i> esté previsto, seguido de las letras <i>PLUS</i>, sin un espacio entre ellos: Ejemplos: C/48N050W/M082F290F350 C/48N050W/M082F290PLUS C/52N050W/M220F580F620	4) CHANGE OF FLIGHT RULES (maximum 3 characters): The <i>point</i> at which the change of flight rules is planned, expressed exactly as in 2) or 3) above, as appropriate, followed by a space and one of the following indications: VFR if from IFR to VFR IFR if from VFR to IFR Examples: LN VFR LN/N0284A050 IFR 5) CRUISE CLIMB (maximum 28 characters): The letter C followed by an <i>oblique stroke</i>; THEN the <i>point</i> at which <i>cruise climb</i> is planned to start, expressed exactly as in 2) above, followed by an <i>oblique stroke</i>; THEN the <i>speed</i> to be maintained during <i>cruise climb</i>, expressed exactly as in a) above, followed by the two levels defining the layer to be occupied during <i>cruise climb</i>, each level expressed exactly as in b) above, or the <i>level</i> above which <i>cruise climb</i> is planned followed by the letters <i>PLUS</i>, without a space between them: Examples: C/48N050W/M082F290F350 C/48N050W/M082F290PLUS C/52N050W/M220F580F620
CASILLA 16: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO	ITEM 16: DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME, DESTINATION ALTERNATE AERODROMES
a) AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA (8 caracteres): INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, según Doc. 7910. Los indicadores de lugar nacionales y de países americanos se encuentran publicados en una Circular de Información Aeronáutica (AIC). O, si no se ha asignado indicador de lugar, INSÉRTESE ZZZZ e INDÍQUESE en la Casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/. DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO INSÉRTESE la <i>duración total prevista</i>. <i>Note. — 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.</i>	a) DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (8 characters): ENTER the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome as specified in Doc. 7910. The national locations indicators and the American countries are published through an Aeronautical Information Circular (AIC). OR if no location indicator has been assigned, ENTER ZZZZ and SPECIFY in Item 18 the name and location of the aerodrome, preceded by DEST/. THEN, WITHOUT A SPACE, ENTER the <i>total estimated elapsed time</i>. <i>Note. — For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.</i>

b) AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO: <i>INSÉRTENSE</i> los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en <i>Indicadores de lugar</i> (Doc. 7910) y en una Circular de Información Aeronáutica (AIC), separados por un espacio, O, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de alternativa de destino, <i>INSÉRTESE ZZZZ e INDÍQUESE</i> en la Casilla 18 el nombre y lugar de los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/	b) DESTINATION ALTERNATE AERODROMES: <i>ENTER</i> the ICAO four-letter location indicators of not more than two destination alternate aerodromes, as specified in <i>Location Indicators</i> (Doc 7910), and in an <i>Aeronautical Information Circular (AIC)</i> separated by a space, OR if no location indicator has been assigned to the destination alternate aerodrome(s), <i>ENTER ZZZZ and SPECIFY</i> in Item 18 the name and location of the destination alternate aerodromes, preceded by ALTN/
CASILLA 18: OTROS DATOS	ITEM 18: OTHER INFORMATION
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. <i>INSÉRTESE 0</i> (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 el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) 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;	Use of indicators not included under this item may result in data being rejected, incorrectly processed or lost. Hyphens or oblique strokes should only be used as prescribed below. <i>ENTER 0</i> (zero) if no other information, OR, any other necessary information in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder followed by an oblique stroke and the information to be recorded: STS/ Reason for special handling by ATS (for example, a search and rescue mission), as follows: ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation; ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the Air Navigation Service Provider (ANSP); FFR: fire-fighting; FLTCK: flight check for calibration of NAVAIDS; HAZMAT: for a flight carrying hazardous material; HEAD: a flight with “Head of State” status; HOSP: for a medical flight declared by medical authorities; HUM: for a flight operating on a humanitarian mission; MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;

MEDEVAC: 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	MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation; NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace; SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission; and STATE: for a flight engaged in military, customs or police services. Other reasons for special handling by ATS must be denoted under the designator RMK/. PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities. Include as many of the applicable descriptors, up to a maximum of 8 entries (not more than 16 characters).
---	---

	ESPECIFICACIONES RNAV / RNAV SPECIFICATIONS
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5, todos los sensores permitidos / RNAV 5, all permitted sensors
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS or IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2, todos los sensores permitidos / RNAV 2 all permitted sensors
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1, todos los sensores permitidos / RNAV 1 all permitted sensors
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	ESPECIFICACIONES RNAV / RNP SPECIFICATIONS
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos / Basic RNP 1, all permitted sensors
O2	RNP 1 básica GNSS / Basic RNP 1 GNSS
O3	RNP 1 DME/DME básica / Basic RNP 1 DME/DME
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica / Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH con BARO-VNAV / RNP APCH with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial) / RNP AR APCH with RF (special authorization required)
T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial) / RNP AR APCH without RF (special authorization required)

Todas las aeronaves que despeguen desde la República Argentina, que operen a través de rutas RNAV 10 y/o RNP 4 en el Atlántico Norte (NAT), deberán disponer de aprobación HLA (Espacio aéreo de alto nivel) y cumplir con los requisitos y especificaciones para volar en rutas RNAV 10 y/o RNP 4. <i>Ver nota.</i> En el plan de vuelo deberán indicar en la casilla 10a el ítem "X" e insertar en la casilla 18 las capacidades RNAV 10 (A1) y/o RNP 4 (L1) anteponiendo el designador PBN/. Por ejemplo: PBN/A1L1 <i>Nota. — La agencia Estatal de Seguridad Aérea (EASA) mediante el Reglamento UE 2018/1139 informa que, a partir de febrero de 2016, el espacio aéreo NAT MNPS se denomina NAT HLA. Los operadores con aprobación MNPS deberán solicitar aprobación NAT HLA (a partir de enero 2020, la aprobación actual MNPS no será válida). OACI en la reunión NAT SPG/57 requiere se difunda nueva normativa de EASA.</i> 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 el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). 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 10 a). DAT/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la Casilla 10 a). SUR/ Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la Casilla 10 b). Indíquese la mayor cantidad de especificaciones RSP que se aplican al vuelo utilizando designadores sin espacio. Las especificaciones RSP múltiples se separan mediante un espacio. Ejemplo: RSP180 RSP400 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 dígitos 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 dígitos, que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétense el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W (11 caracteres). O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como sigue:	All aircraft taking off from the Argentine Republic, operating through RNAV 10 and/or RNP 4 routes in the North Atlantic (NAT), must have HLA (High Level Airspace) approval and comply with the requirements and specifications to fly RNAV 10 and/or RNP 4 routes. See note. In the flight plan they must indicate in box 10a the item "X" and insert in box 18 the RNAV 10 (A1) and/or RNP 4 (L1) capabilities, prefixing the designator PBN/. For example: PBN/A1L1 <i>Note. — The State Aviation Safety Agency (EASA) by EU Regulation 2018/1139 informs that, as of February 2016, NAT MNPS airspace is referred to as NAT HLA. Operators with MNPS approval will have to apply for NAT HLA approval (as of January 2020, the current MNPS approval will not be valid). ICAO at NAT SPG/57 requires new EASA regulations to be disseminated.</i> Combinations of alphanumeric characters not indicated above are reserved. NAV/ Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the Air Navigation Service Provider (ANSP). Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, for example, NAV/GBAS SBAS. COM/ Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10 a). DAT/ Indicate data applications or capabilities not specified in 10 a). SUR/ Include surveillance applications or capabilities not specified in Item 10 b). Indicate as many RSP specifications as possible that are applied to the flight by using designators without space. The multiple RSP specifications are separated by a space. Example: RSP180 RSP400 DEP/ Insert the non-ICAO identifier of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the relevant aeronautical information publication, indicate location as follows: With 4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N07805W (11 characters). OR Bearing and distance from the nearest significant point, as follows:
--	---

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 180º magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, debería indicarse así: DUB180040 O, el primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo. DEST/ Nombre y lugar del aeródromo de destino, 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 dígitos (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 por la Autoridad Aeronáutica en acuerdos regionales de navegación aérea o por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINNO204 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 dígitos para el tiempo en horas y minutos (hhmm). Ejemplo: DLE/MDG0030	The identification of the significant point followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g., a point of 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040. OR The first point of the route (name or LAT/LONG) or the marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome. DEST/ Insert the non-ICAO identifier of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant aeronautical information publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described under DEP/ above. DOF/ The date of flight departure in a six figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day). REG/ The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in Item 7. EET/ Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed by the Aviation Authority based on regional air navigation agreements, or by the Air Navigation Service Provider (ANSP). Examples: ET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINNO204 SEL/ SELCAL Code, for aircraft so equipped. TYP/ Types of aircraft, preceded, if necessary, without a space by number of aircraft and separated by one space, if ZZZZ is inserted in Item 9. Example: TYP/2F15 5F5 3B2 CODE/ Aircraft address (expressed in the form of an alphanumerical code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO. DLE/ En-route delay or holding, insert the significant points on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four figure time in hours and minutes (hhmm). Example: DLE/MDG0030
---	---

OPR/ 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 u otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). <i>Nota. — En algunas áreas, los centros de recepción del plan de vuelo pueden insertar automáticamente el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador.</i> 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, Capítulo 1, Subcapítulo 1.3 CATEGORÍAS DE AERONAVES, si así lo estipula el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP): Categoría A: Menos de 169 km/h (91 kt) (IAS) Categoría B: 169 km/h (91 kt) o más, pero menos de 224 km/h (121 kt) IAS Categoría C: 224 km/h (121 kt) o más, pero menos de 261 km/h (141 kt) IAS Categoría D: 261 km/h (141 kt) o más, pero menos de 307 km/h (166 kt) IAS Categoría E: 307 km/h (166 kt) o más, pero menos de 391 km/h (211 kt) IAS Categoría H: Helicópteros. 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) y en una Circular de Información Aeronáutica (AIC), 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) y en una Circular de Información Aeronáutica (AIC), 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 el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) o cuando se estime necesario.	OPR/ ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in item 7. ORGN/ The originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be readily identified, as required by the Air Navigation Service Provider (ANSP). <i>Note. — In some areas, flight plan reception centers may insert the ORGN/ identifier and originator's AFTN address automatically.</i> PER/ Aircraft performance data, indicated by a single letter as specified in the Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc. 8168), Volume I — Flight Procedures, Chapter 1, Subchapter 1.3 AIRCRAFT CATEGORIES, if so prescribed by the Air Navigation Service Provider (ANSP). Category A: Less than 169 km/h (91 kt) (IAS) Category B: 169 km/h (91 kt) or more, but less than 224 km/h (121 kt) IAS Category C: 224 km/h (121 kt) or more, but less than 261 km/h (141 kt) IAS Category D: 261 km/h (141 kt) or more, but less than 307 km/h (166 kt) IAS Category E: 307 km/h (166 kt) or more, but less than 391 km/h (211 kt) IAS Category H: Helicopters. ALTN/ Name of destination alternate aerodromes, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above. RALT/ ICAO four letter indicators for en-route alternate aerodromes, as specified in Doc 7910, Location Indicators, and in an Aeronautical Information Circular (AIC), or names of en-route alternate aerodromes, if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above. TALT/ ICAO four letter indicators for take-off alternate aerodromes, as specified in Doc 7910, Location Indicators, and in an Aeronautical Information Circular (AIC), or name of take-off alternate aerodrome, if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above. RIF/ The route details to the new destination aerodrome, following by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to a new clearance in flight. Examples: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH RMK/ Any other plain language remarks when required by the Air Navigation Service Provider (ANSP) or when deemed necessary.
--	---

CASILLA 19: INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA	ITEM 19: SUPPLEMENTARY INFORMATION
<u>AUTONOMÍA:</u> Después de E/ <i>INSÉRTESE</i> un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos. <u>PERSONAS A BORDO:</u> Después de P/ <i>INSÉRTESE</i> el número total de personas (pasajeros y tripulación) a bordo, cuando así lo requiera el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). <i>INSÉRTESE</i> TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo. <u>EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA:</u> R/ (RADIO) <i>TÁCHESE</i> U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz. <i>TÁCHESE</i> V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz. <i>TÁCHESE</i> E si no se dispone de transmisor de localización de emergencia (ELT). S/ (EQUIPO DE SUPERVIVENCIA) <i>TÁCHENSE</i> todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia. <i>TÁCHESE</i> P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar. <i>TÁCHESE</i> D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto. <i>TÁCHESE</i> M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo. <i>TÁCHESE</i> J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva. J/ (CHALECOS) <i>TÁCHENSE</i> todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas. <i>TÁCHESE</i> L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces. <i>TÁCHESE</i> F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluoresceína. <i>TÁCHESE</i> U o V o ambos, según se señaló en R/, para <i>indicar</i> los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos D/ (BOTES) (NÚMERO NEUMÁTICOS) <i>TÁCHENSE</i> los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo; o <i>INSÉRTESE</i> número de botes neumáticos que se llevan a bordo; y	<u>ENDURANCE:</u> After E/ <i>ENTER</i> a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes. <u>PERSONS ON BOARD:</u> After P/ <i>ENTER</i> the total number of persons (passengers and crew) on board, when required by the Air Navigation Service Provider (ANSP). <i>ENTER</i> TBN (to be notified) if the total number of persons is not known at the time of filing. <u>EMERGENCY AND SURVIVAL EQUIPMENT:</u> R/ (RADIO) <i>CROSS OUT</i> U if UHF on frequency 243.0 MHz is not available. <i>CROSS OUT</i> V if VHF on frequency 121.5 MHz is not available. <i>CROSS OUT</i> E if emergency locator transmitter (ELT) is not available. S/ (SURVIVAL EQUIPMENT) <i>CROSS OUT</i> all indicators if survival equipment is not carried. <i>CROSS OUT</i> P if polar survival equipment is not carried. <i>CROSS OUT</i> D if desert survival equipment is not carried. <i>CROSS OUT</i> M if maritime survival equipment is not carried. <i>CROSS OUT</i> J if jungle survival equipment is not carried. J/ (JACKETS) <i>CROSS OUT</i> all indicators if life jackets are not carried. <i>CROSS OUT</i> L if life jackets are not equipped with lights. <i>CROSS OUT</i> F if life jackets are not equipped with fluorescein. <i>CROSS OUT</i> U or V or both as in R/ above to indicate radio capability of jackets, if any. D/ (DINGHIES) (NUMBER) <i>CROSS OUT</i> indicators D and C if no dinghies are carried onboard, OR <i>ENTER</i> number of dinghies carried on board; and

(CAPACIDAD) <i>INSÉRTESE</i> la capacidad total, número de personas, de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo; y (CUBIERTA) <i>TÁCHESE</i> el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos; y (COLOR) <i>INSÉRTESE</i> el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo. A/(COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE) <i>INSÉRTESE</i> el color de la aeronave y las marcas importantes. N/(OBSERVACIONES) <i>TÁCHESE</i> el indicador N si no hay observaciones, o <i>INDÍQUESE</i> todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo. C/(PILOTO) <i>INSÉRTESE</i> el nombre del piloto al mando. PRESENTADO POR <i>INSÉRTESE</i> el nombre del miembro de la tripulación de vuelo o despachante de aeronave que presenta el plan de vuelo ACEPTACIÓN DEL PLAN DE VUELO Indíquese la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS COM Casillas a completar <i>COMPLÉTENSE</i> los dos primeros renglones sombreados del formulario, y <i>COMPLÉTESE</i> el tercero sólo cuando sea necesario, de acuerdo con las disposiciones del PROGEN-ATM, Capítulo 11, 11.2.1.2, salvo que el ATS prescriba lo contrario. 3. Instrucciones para la transmisión de los mensajes de plan de vuelo presentado (FPL) Corrección de errores evidentes A menos que se prescriba lo contrario, <i>CORRÍJANSE</i> los errores y omisiones evidentes de presentación, (p. ej., las barras oblicuas) para asegurar el cumplimiento de lo previsto en la Sección 2. Conceptos que han de transmitirse <i>TRANSMÍTANSE</i> los conceptos indicados a continuación, a menos que se prescriba lo contrario: a) los conceptos consignados en los renglones sombreados que preceden a la Casilla 3;	(CAPACITY) <i>ENTER</i> total capacity, number of people, all dinghies carried on board; and (COVER) <i>CROSS OUT</i> indicator C if dinghies are not covered; and (COLOR) <i>ENTER</i> color of dinghies if carried. A/ (AIRCRAFT COLOR AND MARKINGS) <i>ENTER</i> color of aircraft and significant markings. N/ (REMARKS) <i>CROSS OUT</i> indicator N if no <i>remarks</i>, or <i>INDICATE</i> any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment. C/ (PILOT) <i>ENTER</i> name of pilot-in-command. FILED BY <i>ENTER</i> the name of the flight crewmember or flight dispatcher filing the flight plan. ACCEPTANCE OF THE FLIGHT PLAN Indicate acceptance of the flight plan in the manner prescribed by the Air Navigation Service Provider (ANSP). INSTRUCTIONS FOR ENTERING COM DATA Items to be completed <i>COMPLETE</i> the top two shaded lines of the form, and <i>COMPLETE</i> the third shaded line only when necessary, following the provisions in PROGEN-ATM, Chapter 11, 11.2.1.2, unless the ATS prescribes otherwise. 3. Instructions for the transmission of a filed flight plan (FPL) message Correction of obvious errors Unless otherwise prescribed, <i>CORRECT</i> obvious format errors and omissions (for example: oblique strokes) to ensure compliance with Section 2. Items to be transmitted, unless otherwise prescribed: <i>TRANSMIT</i> items as indicated below, unless otherwise prescribed: a) the items in the shaded lines, before item 3;
---	---

b) empezando con <<≡ (FPL de la Casilla 3: todos los símbolos y datos que figuran en los recuadros sin sombrear hasta el símbolo)<<≡ del final de la Casilla 18, las funciones de alineación adicionales que sean necesarias para impedir la inclusión de más de 69 caracteres en cualquier línea de las Casillas 15 o 18. La función de alineación ha de insertarse sólo en lugar de un espacio a fin de no subdividir ningún grupo de datos, los cambios a letras y cambios a cifras (no impresos previamente en el formulario) que sean necesarios; c) el Fin de la AFTN, como se indica a continuación: Señal de Fin de Texto – un CAMBIO A LETRAS – dos RETORNOS DE CARRO, un CAMBIO DE LÍNEA Orden de la alimentación de página – Siete CAMBIOS DE LÍNEA – Señal de Fin de Mensaje – Cuatro letras N. 4. Instrucciones para la transmisión de los mensajes de plan de vuelo suplementario (SPL) Conceptos que han de transmitirse Transmitanse los conceptos que se indican a continuación, a menos que se prescriba lo contrario: a) el indicador de prioridad AFTN, indicadores de destinatario <<≡, hora de depósito, indicador del remitente <<≡ y, de ser necesario, indicación específica de los destinatarios o del remitente; b) comenzando con <<≡ (SPL: todos los símbolos y datos de las partes no sombreadas de las Casillas 7, 13, 16 y 18, excepto el “)”, del final de la Casilla 18, <i>no</i> ha de transmitirse, y luego los símbolos contenidos en la parte no sombreada de la Casilla 19 hasta el)<<≡, inclusive, de la Casilla 19, las funciones de alineación adicionales que sean necesarias para impedir la inclusión de más de 69 caracteres en cualquier línea de las Casillas 18 y 19. La función de alineación ha de insertarse sólo en lugar de un espacio a fin de no subdividir un grupo de datos, cambios a letras y cambios a cifras (no impresos previamente en el formulario) que sean necesarios;	b) Starting with <<≡ (FPL of Item 3: All symbols and data in the unshaded boxes to the symbol)<<≡ at the end of Item 18, additional alignment functions as necessary to prevent the inclusion of more than 69 characters in any line of Items 15 or 18. The alignment function is to be inserted only in lieu of a space so as not to subdivide any group of data, letter shifts and figure shifts (not preprinted on the form) as necessary; c) the AFTN Ending, as described below: End-of-Text Signal – One LETTER SHIFT – two CARRIAGE RETURNS, one LINE FEED Page-feed Sequence – Seven LINE FEEDS – End-of-Message Signal – Four of the letter N. 4. Instructions for the transmission of a supplementary Flight Plan (SPL) Message Items to be transmitted Transmit items as indicated hereunder, unless otherwise prescribed: a) AFTN Priority Indicator, Addressee Indicators <<≡, Filing Time, Originator Indicator <<≡ and, if necessary, specific identification of addressees or originator; b) Starting with <<≡ (SPL: all symbols and data in the unshaded parts of boxes 7, 13, 16, and 18, except that the “)” at the end of box 18 is <i>not</i> to be transmitted, and then the symbols in the unshaded area of box 19 down to and including the)<<≡ of box 19, additional alignment functions as necessary to prevent the inclusion of more than 69 characters in any line of Items 18 and 19. The alignment function is to be inserted only in lieu of a space, so as not to subdivide a group of data, letter shifts and figure shifts (not pre-printed on the form) as necessary;
--	---

c) el Fin de la AFTN, como se indica a continuación:

Señal de Fin de Texto

- un CAMBIO A LETRAS
- dos RETORNOS DE CARRO, un CAMBIO DE LÍNEA

Orden de la alimentación de página

- Siete CAMBIOS DE LÍNEA
- Señal de Fin de Mensaje
- Cuatro letras N

c) The AFTN Ending, as described below:

End-of-Text Signal

- one LETTER SHIFT
- two CARRIAGE RETURNS, one LINE FEED

Page-feed Sequence

- Seven LINE FEEDS
- End-of-Message Signal

Four of the letter N.

[illegible]

5. Instrucciones para completar el formulario de lista de plan de vuelo repetitivo (RPL) GENERALIDADES <i>Anótense</i> solamente los planes de vuelo que hayan de realizarse de acuerdo con IFR. (Reglas de vuelo I en el formulario FPL). Se supone que todas las aeronaves realizan vuelos regulares (tipo de vuelo S en el formulario FPL), en caso contrario, <i>notifíquese</i> en Q (Observaciones). Se supone que todas las aeronaves que vuelen según RPL están equipadas con transpondedores en clave 4 096, Modos A y C. En caso contrario <i>notifíquese</i> en Q (Observaciones). <i>Anótense</i> los planes de vuelo en orden alfabético según el indicador de lugar del aeródromo de salida. <i>Anótense</i> los planes de vuelo para cada aeródromo de salida en orden cronológico según las horas previstas de su era calzos. <i>Sígase con exactitud la representación convencional</i> de los datos indicada para el formulario de plan de vuelo, a menos que se indique específicamente otras cosas en 4. <i>Insértense</i> siempre las horas con 4 cifras UTC. <i>Insértense</i> todas las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos). <i>Insértense</i>, en renglones 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. <i>Indíquense con claridad</i> todas las adiciones y supresiones de acuerdo a lo establecido para la Casilla H. En las listas subsiguientes se anotarán los datos corregidos y agregados y se omitirán los planes de vuelo suprimidos. <i>Numérense las páginas</i> indicando el número de página y el número total de páginas que se han presentado. <i>Utilícese</i> 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. a) CANCELACIÓN La cancelación de un vuelo se efectuará de la forma siguiente: 1) anótese en la Casilla H un signo menos (–) seguido de los demás conceptos del vuelo cancelado; 2) insértese 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.	5. Instructions to fill in the repetitive flight plan (RPL) GENERAL <i>List</i> only flight plans that will operate in accordance with IFR (Flight rules I in FPL format). It is assumed that all aircraft are operating as regular flights (Type of flight S in the FPL form), otherwise <i>notify</i> in Q (Remarks). It is assumed that all aircraft operating on RPL are equipped with 4096-code transponders with modes A and C. Otherwise, <i>notify</i> Q (Remarks). <i>List</i> flight plans in alphabetical order of the location indicator of the departure aerodrome. <i>List</i> flight plans for each departure aerodrome in chronological order of estimated off-block times. <i>Adhere closely to the data conventions</i> as indicated for the Flight Plan Form unless otherwise specifically indicated in 4.4. <i>Insert</i> all clock times in 4 figures UTC. <i>Insert</i> all estimated elapsed times in 4 figures (hours and minutes). <i>Insert</i> data on a separate line for each segment of operations with one or more stops; i.e., from any departure aerodrome to the next destination aerodrome, even though the callsign or flight number is the same for multiple segments. <i>Clearly identify</i> additions and deletions in accordance with Item H. Subsequent listings shall list the corrected and added data, and deleted flight plans must be omitted. <i>Number pages</i> by indicating number of pages and total number of pages in submission. <i>Utilize</i> more than one line for any RPL where the space provided for items O and Q on one line is not sufficient. a) CANCELLATION A flight must be canceled as follows: 1) indicate a minus sign in item H followed by all other items of the canceled flight; 2) Insert a subsequent entry denoted by a plus sign in item H and the date of the last flight in item J, without changing all the other items of the canceled flight.
--	---

b) MODIFICACIONES Las modificaciones de un vuelo se anotarán de la forma siguiente: 1) efectúese la cancelación según se indica en 4.2; y 2) 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. <i>Nota. — Todas las entradas correspondientes al mismo vuelo se insertarán sucesivamente en el orden antes mencionado.</i> INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS RPL Complétense las casillas A a Q como se indica a continuación.	b) MODIFICATIONS Modifications to a flight must be made as follows: 1) Carry out the cancellation as indicated in 4.2; and 2) insert a third entry giving the new flight plans with the appropriate items modified as necessary, including the new validity dates in items I and J. <i>Note. — All entries related to the same flight shall be inserted in succession in the order specified above.</i> INSTRUCTIONS FOR INSERTION OF RPL DATA Complete Items A to Q as indicated hereunder.
CASILLA A: EXPLOTADOR	ITEM A: OPERATOR
<i>INSÉRTESE</i> el nombre del explotador.	<i>INSERT</i> Name of operator.
CASILLA B: DESTINATARIOS	ITEM B: ADDRESSEES
<i>INSÉRTESE</i> el nombre de los organismos designados por los Estados para administrar los RPL correspondientes a las FIR o a las zonas de responsabilidad afectadas por la ruta de vuelo.	<i>INSERT</i> Name of entities designated by the States to administer RPLs for FIRs or areas of responsibility concerned with the flight route.
CASILLA C: AERÓDROMOS DE SALIDA	ITEM C: DEPARTURE AERODROMES
<i>INSÉRTESE</i> los indicadores de lugar de los aeródromos de salida.	<i>INSERT</i> location indicators of departure aerodromes.
CASILLA D: FECHA	ITEM D: DATE
<i>INSÉRTESE</i> año, mes y día correspondientes a la fecha de presentación del plan en cada página presentada, según grupos de 6 cifras.	<i>INSERT</i> on each filed page the date of submission, year, month, day, in groups of 6 figures.
CASILLA E: NÚMERO DE SERIE	ITEM E: SERIAL NUMBER
<i>INSÉRTESE</i> el número de presentación de la lista, mediante dos cifras que indiquen las dos últimas del año, un guion y el número de secuencia de la presentación para el año indicado (comiencese con el número 1 cada nuevo año).	<i>INSERT</i> serial number of submission, two numbers indicating last two digits of year, a dash, and the sequential number of the submission for the indicated year (start with number 1 each new year).

CASILLA F: PÁGINA DE	ITEM F: PAGE OF
<i>INSÉRTESE</i> el número de página y el número total de páginas presentadas.	<i>INSERT</i> page number and the total number of pages submitted.
CASILLA G: DATOS SUPLEMENTARIOS EN	ITEM G: SUPPLEMENTARY DATA AT
<i>INSÉRTESE</i> 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.	<i>INSERT</i> contact name and appropriate details where the information under Item 19 of the FPL is available and may be immediately obtained.
CASILLA H: TIPO DE INSCRIPCIÓN	ITEM H: ENTRY TYPE
<i>INSÉRTESE</i> un signo menos (–) para cada plan de vuelo que debe suprimirse de la lista. <i>INSÉRTESE</i> 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. <i>Nota. — En esta Casilla no es necesario incluir los datos correspondientes a cualquier plan de vuelo que no hayan sido modificados después de la presentación anterior.</i>	<i>INSERT</i> a minus sign (–) for each flight plan that is to be deleted from the listing. <i>INSERT</i> a plus sign (+) for each initial listing and, in the case of subsequent submissions, for each flight plan not listed in the previous submission. <i>Note. -- No information is required under this Item for any flight plan which is unchanged from the previous submission.</i>
CASILLA I: VÁLIDO DESDE	ITEM I: VALID FROM
<i>INSÉRTESE</i> fecha primera (año, mes, día) en que está programado el vuelo regular.	<i>INSERT</i> first date (year, month, day) upon which the regular flight is scheduled to operate.
CASILLA J: VÁLIDO HASTA	ITEM J: VALID UNTIL
<i>INSÉRTESE</i> 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.	<i>INSERT</i> last date (year, month, day) upon which the flight is scheduled to operate as listed, or UFN if the duration is unknown.
CASILLA K: DÍAS DE OPERACIÓN	ITEM K: DAYS OF OPERATION
<i>INSÉRTESE</i> número correspondiente al día de la semana en la columna correspondiente; lunes = 1 a domingo = 7. <i>INSÉRTESE</i> 0, en la columna correspondiente, para cada día en que no se realicen vuelos.	<i>INSERT</i> number corresponding to the day of the week in the respective column; Monday = 1 through Sunday = 7. <i>INSERT</i> 0 for each day of no flights in the respective column.
CASILLA L: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE	ITEM L: AIRCRAFT IDENTIFICATION
(Casilla 7 del plan de vuelo OACI)	(Item 7 of the ICAO flight plan)
<i>INSÉRTESE</i> identificación de la aeronave que se ha de utilizar en el vuelo.	<i>INSERT</i> aircraft identification to be used for the flight.

CASILLA M: TIPO DE AERONAVE Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTO	ITEM M: TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY
(Casilla 9 del plan de vuelo OACI)	(Item 9 of the ICAO flight plan)
<i>INSÉRTESE</i> el designador OACI apropiado según se especifica en el Doc. 8643 de la OACI — Designadores de tipos de aeronave y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complemente. <i>INSÉRTESE</i> el indicador H, M o L según corresponda: J — SUPER, para indicar un tipo de aeronave especificado como tal en Designadores de tipos de aeronaves (Doc. 8643 de la OACI); H — PESADA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kg o más, a excepción de los tipos de aeronaves que se indican en el Doc. 8643 dentro de la categoría SUPER (J). M — MEDIA para indicar un tipo de aeronaves de masa máxima certificada de despegue inferior a 136.000 kg, pero superior a 7.000 kg. L — LIGERA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kg o menos.	<i>INSERT</i> the appropriate ICAO designator as specified in ICAO Doc 8643 - Aircraft Type Designators and/or the national document that contains them and the national rules to complement them. <i>INSERT</i> H, M or L indicator as appropriate: J — SUPER, to indicate an aircraft type specified as such in Aircraft Type Designators (ICAO Doc. 8643); H — HEAVY to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136,000 kg or more, except for the types of aircraft indicated in Doc. 8643 within the SUPER (J) category;. M — MEDIUM to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136,000 kg but more than 7,000 kg. L — LIGHT to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7,000 kg or less.
CASILLA N: AERÓDROMOS DE SALIDA Y HORA	ITEM N: DEPARTURE AERODROME AND TIME
(Casilla 13 del plan de vuelo OACI)	(Item 13 of the ICAO flight plan)
<i>INSÉRTESE</i> el indicador de lugar del aeródromo de salida. <i>INSÉRTESE</i> la hora de fuera calzos, es decir, la hora prevista en que la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.	<i>INSERT</i> location indicator of the departure aerodrome. <i>INSERT</i> the off-block time, i.e., the estimated time that the aircraft will commence movement associated with departure.
CASILLA O: RUTA	ITEM O: ROUTE
(Casilla 15 del plan de vuelo OACI)	(Item 15 of the ICAO flight plan)
a) Velocidad de crucero <i>INSÉRTESE</i> 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 <i>INSÉRTESE</i> el nivel de crucero para la primera parte o para toda la ruta de acuerdo con la Casilla 15 b) del plan de vuelo OACI. c) Ruta <i>INSÉRTESE</i> la ruta completa de acuerdo con la Casilla 15 c) del plan de vuelo OACI.	a) Cruising speed <i>INSERT</i> the true airspeed for the first or whole cruising portion of the flight in accordance with Item 15 a) of the ICAO flight plan. b) Cruising level <i>INSERT</i> the planned cruising level for the first or whole portion of the route in accordance with Item 15 b) of the ICAO flight plan. c) Route <i>INSERT</i> the entire route according to the Item 15 c) of the ICAO flight plan.

CASILLA P: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA	ITEM P: DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME
(Casilla 16 del plan de vuelo OACI)	(Item 16 of the ICAO flight plan)
<i>INSÉRTESE</i> el indicador de lugar del aeródromo de destino. <i>INSÉRTESE</i> la duración total prevista	<i>INSERT</i> location indicator of the destination aerodrome. <i>INSERT</i> the total estimated elapsed time.
CASILLA Q: OBSERVACIONES	ITEM Q: REMARKS
<i>INSÉRTESE</i> toda información requerida por el ATSP, 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 ATS.	<i>INSERT</i> all information as required by the appropriate ATSP, data normally notified in Item 18 of the ICAO flight plan and any other information relevant to the flight plan that might be of concern to the ATS.
6. Planes de vuelo repetitivos (RPL)- vuelos entre Chile - Argentina Los vuelos internacionales regulares que sobrevuelan las rutas que cruzan las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes de Chile -Argentina, que tengan origen y destino dentro de los mismos, podrán presentar planes de vuelo repetitivos de acuerdo con los procedimientos establecidos a continuación. El explotador presentará, por los medios y las direcciones que se indican más abajo, las listas RPL y/o sus enmiendas correspondientes al organismo designado, con por lo menos QUINCE (15) días de antelación a la fecha de validez. Las cancelaciones permanentes se informarán al organismo designado con una antelación mínima de SIETE (7) días. Las listas de planes de vuelo repetitivos deberán presentarse en la forma prescrita en la Parte ENR 1.10. Las fechas deberán ser indicadas en términos de día, mes, año (dd, mm, aa). Los organismos designados para la recepción de las listas RPL, informarán al explotador por los medios más apropiados, la recepción, y la aceptación o no aceptación de sus listas de RPL o de sus modificaciones. El explotador deberá asegurarse de la aceptación o no aceptación de su lista de RPL por todos los organismos involucrados, designados por los Estados, antes de la fecha de validez de los RPL de la lista. El explotador continuará presentando normalmente los Planes de Vuelo (FPL), aún cumplida la fecha de validez propuesta hasta recibir la confirmación de la aceptación de su lista de RPL por los organismos designados por los países. Los Centros de RPL o las dependencias asignadas para la recepción de las listas se informarán recíprocamente, a través de AFTN, o facsímil de la aceptación de las listas de RPL y sus enmiendas. En caso de falla de dicha red podrán ser utilizados los medios de alternativas establecidos en la RAAC 211 Gestión del Tránsito	6. Repetitive flight plan (RPL) – flights between Chile and Argentina For regular international flights that overfly the routes that cross the Flight Information Regions (FIR) adjacent to Chile-Argentina, with departure and destination within the same, repetitive flight plans may be filed according to the following procedures: The operator shall file, through the means and addresses indicated below, the RPL lists and/or its amendments to the designated entity at least FIFTEEN (15) days before the effective date. The permanent cancellations shall be informed to the designated entity at least SEVEN (7) days in advance. The repetitive flight plan lists shall be filed in the way prescribed in this ENR 1.10. The dates shall be indicated in terms of day, month, year (dd, mm, yy). The entities designated to receive the RPL lists shall inform the operator, through the most adequate means, the reception, and the acceptance or non-acceptance of their RPL lists or of its modifications. The operator shall check if its RPL list was or was not accepted by all the involved entities, designated by the States, before the effective dates of the RPL of the list. The operator shall normally continue filing the Flight Plans (FPL), even when the proposed effective date has passed until receiving the confirmation of acceptance of its RPL list by the entities designated by the countries. The RPL Centers or units designated for the reception of the lists shall inform one another, through AFTN or fax, about the acceptance of the RPL lists and its amendments. If there is a failure in said network, the alternative means prescribed in RAAC 211 Air

Aéreo, una vez normalizado el circuito AFTN deberán ser transmitidos por este medio. Los indicativos de los destinatarios de los mensajes serán: PARA ARGENTINA (SEGÚN LA FIR) <table border="0"> <tr> <td>SAMEZRZX (para ACC Mendoza)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SAEZZRZX (para ACC Ezeiza)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SACZRZX (para ACC Córdoba)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SAVCZRZX (para ACC Com. Rivadavia)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SAREZRZX (para ACC Resistencia)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> </table> Telefax ACC Ezeiza (5411) 4480 2203-2265 Telefax ACC Mendoza (54261) 4487486 4410900/0910 extensión 24337 Telefax ACC Córdoba (54351) 4335350 / 4756450 Telefax ACC Com. Rivadavia (54297) 4548375 Telefax ACC Resistencia (54362) 440939 o 436291/92/93 PARA CHILE (Ref. Acta acuerdo Reunión Bilateral ATS Argentina-Chile 01/12/2006) SCELZRZX (para ACC Santiago) Informativo: SCSCZXNT FONO / FAX ACC Santiago (56-2)- 7672001 / 4363027 FONO / FAX OF. OPERACIONES (562) 6019368. E-mail operaciones_amb@dgac.cl oficinaaro@dgac.cl 7. Planes de vuelo repetitivos (RLP)- vuelos entre Bolivia – Argentina Brasil – Argentina, Paraguay – Argentina y Uruguay – Argentina. a) EXTENSIÓN Los vuelos internacionales regulares que sobrevuelan las rutas que cruzan las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes de Bolivia – Argentina, Brasil – Argentina, Paraguay y Uruguay – Argentina que tengan origen y destino dentro de los mismos, podrán presentar planes de vuelo repetitivos de acuerdo con los procedimientos establecidos a continuación. b) OBJETIVO El propósito de este Acuerdo se relaciona únicamente con la aplicación a que hace referencia en el Reglamento del Aire (Anexo 2) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) párrafo 3.3.1.3 y en el Documento Gestión de Tránsito Aéreo (Doc. 4444 ATM/501) de la OACI Capítulo 16, párrafo 16.4 (Uso de los planes de vuelo repetitivos) y parte correspondiente del Apéndice 2 párrafo 6,7 y 8 de dicho Apéndice. c) PROCEDIMIENTOS Presentación de los Planes de Vuelo repetitivos El explotador presentará, por los medios y a las direcciones que indique cada Estado, la lista RPL y/o sus enmiendas correspondientes al organismo designado con, por lo menos	SAMEZRZX (para ACC Mendoza)	Informativo: SABAYRYX	SAEZZRZX (para ACC Ezeiza)	Informativo: SABAYRYX	SACZRZX (para ACC Córdoba)	Informativo: SABAYRYX	SAVCZRZX (para ACC Com. Rivadavia)	Informativo: SABAYRYX	SAREZRZX (para ACC Resistencia)	Informativo: SABAYRYX	Traffic Management may be used, once the AFTN circuit is working, the information shall be transmitted by that means. The addressee's indicators shall be: FOR ARGENTINA (ACCORDING TO THE FIR) <table border="0"> <tr> <td>SAMEZRZX (for Mendoza ACC)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SAEZZRZX (for Ezeiza ACC)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SACZRZX (for Córdoba ACC)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SAVCZRZX (for Com. Rivadavia ACC)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> <tr> <td>SAREZRZX (for Resistencia ACC)</td> <td>Informativo: SABAYRYX</td> </tr> </table> Telefax Ezeiza ACC (5411) 4480 2203-2265 Telefax Mendoza ACC (54261) 4487486 4410900/0910 extension 24337 Telefax Córdoba ACC (54351) 4335350 / 4756450 Telefax Com. Rivadavia ACC (54297) 4548375 Telefax Resistencia ACC (54362) 440939 or 436291/92/93 FOR CHILE (Ref. Memorandum of Agreement Argentina-Chile ATS Bilateral Meeting December 1st, 2006) SCELZRZX (for Santiago ACC) Informativo: SCSCZXNT Phone / FAX ACC Santiago (56-2) - 7672001 / 4363027 Phone / FAX OPERATIONS OFFICE (562) 6019368. E-mail operaciones_amb@dgac.cl oficinaaro@dgac.cl 7. Repetitive flight plans (RPL) – flights between Bolivia – Argentina Brazil – Argentina, Paraguay – Argentina And Uruguay – Argentina a) EXTENSION For regular international flights that overfly the routes that cross the Flight Information Regions (FIR) adjacent to Bolivia-Argentina, Brazil-Argentina, Paraguay and Uruguay – Argentina with departure and destination within the same, repetitive flight plans may be filed according to the following procedures. b) PURPOSE The purpose of this Agreement is only related to the application referred to in the ICAO Rules of the Air (Annex 2), paragraph 3.3.1.3 and in the ICAO Document: Air Traffic Management (Doc. 4444 ATM/501), Chapter 16, paragraph 16.4 (Use of the repetitive flight plans) and paragraphs 6, 7, and 8 of the Appendix 2. c) PROCEDURES Repetitive Flight Plan Filing The operator shall file the RPL list and/or its amendments through the means and to the addresses of the entities indicated by each State, at least FIFTEEN (15) days before the	SAMEZRZX (for Mendoza ACC)	Informativo: SABAYRYX	SAEZZRZX (for Ezeiza ACC)	Informativo: SABAYRYX	SACZRZX (for Córdoba ACC)	Informativo: SABAYRYX	SAVCZRZX (for Com. Rivadavia ACC)	Informativo: SABAYRYX	SAREZRZX (for Resistencia ACC)	Informativo: SABAYRYX
SAMEZRZX (para ACC Mendoza)	Informativo: SABAYRYX																				
SAEZZRZX (para ACC Ezeiza)	Informativo: SABAYRYX																				
SACZRZX (para ACC Córdoba)	Informativo: SABAYRYX																				
SAVCZRZX (para ACC Com. Rivadavia)	Informativo: SABAYRYX																				
SAREZRZX (para ACC Resistencia)	Informativo: SABAYRYX																				
SAMEZRZX (for Mendoza ACC)	Informativo: SABAYRYX																				
SAEZZRZX (for Ezeiza ACC)	Informativo: SABAYRYX																				
SACZRZX (for Córdoba ACC)	Informativo: SABAYRYX																				
SAVCZRZX (for Com. Rivadavia ACC)	Informativo: SABAYRYX																				
SAREZRZX (for Resistencia ACC)	Informativo: SABAYRYX																				

QUINCE (15) días de antelación a la fecha de validez y las modificaciones se presentarán con SIETE (7) días de antelación.

Las cancelaciones permanentes se informarán en la forma descrita en el párrafo a) pero con una antelación mínima de SIETE (7) días.

Las listas de Plan de Vuelo Repetitivo deberán presentarse en la forma descrita por la OACI en el Doc. 4444 ATM/501, Apéndice 2 Párrafo 6,7 y 8. Las fechas deberán ser indicadas en términos de días, mes y año (dd, mm, aa) y PROGEN ATM.

Las listas RPL deberán contar con el nombre completo, dirección y teléfono del responsable.

Las listas RPL deberán ser numeradas en forma correlativa.

Control de Aceptación

Los organismos designados para la recepción de las listas de RPL, informaran al explotador por los medios más apropiados, la recepción y la aceptación de sus listas de RPL o sus modificaciones.

El explotador deberá asegurarse de la aceptación de su lista de RPL, por todos los organismos involucrados, designados por cada Estado, antes de los QUINCE (15) días de la fecha de validez de los RPL de la lista.

El explotador continuara presentando normalmente los Planes de Vuelo (FPL) aun cumplida la fecha de validez propuesta hasta recibir la confirmación de la aceptación de su lista de RPL por los organismos designados por los Estados.

Los Centros RPL o las dependencias así designadas para la recepción de las listas deberán contar con acuerdos multilaterales para la aceptación de los RPL.

Dichos Centros o dependencias se informarán recíprocamente, a través del correo electrónico o AFTN/AMHS o fax, de la aceptación de la lista RPL y sus enmiendas/modificaciones.

Las listas RPL autorizadas por los Estados serán enviadas a los demás Estados para su aprobación con una periodicidad de 4 veces al año y las modificaciones (hasta 20% del total) se harán según calendario AIRAC.

En las listas no se utilizará el término UFN (hasta nuevo aviso), debiéndose colocar fecha final de validez.

Los indicativos de los destinatarios de los mensajes serán:

PARA ARGENTINA (SEGÚN LA FIR)

AFTN

SAEZZRZX (ACC Ezeiza)	Informativo: SABAYRYX
SAMEZRZX (ACC Mendoza)	Informativo: SABAYRYX
SACZRZX (ACC Córdoba)	Informativo: SABAYRYX
SAREZRZX (ACC Resistencia)	Informativo: SABAYRYX
SAVCZRZX (ACC Com. Rivadavia)	Informativo: SABAYRYX

Telefax

ACC Ezeiza (5411) 4480 2203-2265
ACC Mendoza (54261) 4487486 4410900/0910 extensión 24337

effective date and the changes shall be filed SEVEN (7) days in advance.

The permanent cancellations shall be informed in the way described in paragraph a) but with SEVEN (7) days in advance.

The Repetitive Flight Plan lists shall be filed in the way described by the ICAO in the Doc. 4444 ATM/501, Appendix 2, Paragraphs 6, 7, and 8. The dates shall be indicated in terms of days, month, and year (dd, mm, yy) and PROGEN ATM.

The RPL lists shall have the complete name, address and telephone of the person responsible.

The RPL lists shall be numerated in a consecutive order.

Acceptance Control

The entities designated to receive the RPL lists shall inform the operator, through the most adequate means, the reception, and the acceptance of their RPL lists or of its modifications.

The operator shall check if its RPL list was or was not accepted by all the involved entities, designated by each State, before the FIFTEEN (15) days of the effective date of the RPL of the list.

The operator shall normally continue filing the Flight Plans (FPL), even when the proposed effective date has passed until receiving the confirmation of acceptance of its RPL list by the entities designated by the States.

The RPL Centers or units designated for the lists reception shall have multilateral agreements for the acceptance of the RPL.

Such RPL Centers or units shall inform one another via e-mail or AFTN/AMHS or fax, about the acceptance of the RPL list and its amendments/modifications.

The RPL lists authorized by the States shall be sent to the rest of the States for their approval 4 times a year and the modifications (up to 20 % of the total) shall be made according to the AIRAC calendar.

In the lists, the term UFN (until further notice) shall not be used, the final effective date shall be indicated.

The addressees' indicatives for messages shall be:

FOR ARGENTINA (ACCORDING TO THE FIR)

AFTN

SAEZZRZX (ACC Ezeiza)	Informativo: SABAYRYX
SAMEZRZX (ACC Mendoza)	Informativo: SABAYRYX
SACZRZX (ACC Córdoba)	Informativo: SABAYRYX
SAREZRZX (ACC Resistencia)	Informativo: SABAYRYX
SAVCZRZX (ACC Com. Rivadavia)	Informativo: SABAYRYX

Telefax

Ezeiza ACC (5411) 4480 2203-2265
Mendoza ACC (54261) 4487486 4410900/0910 extension 24337

ACC Córdoba (54351) 4335350/4756450
 ACC Resistencia (54362) 440939 o 436291/92/93
 ACC Com. Rivadavia (54297) 4548375

PARA BOLIVIA

Unidad ATM – Oficina RPL
 Departamento de Navegación Aérea
 Calle Reyes Ortiz 74 La Paz, Bolivia
 AFTN SLLPYRYB
 E-mail: rpl@asana.bo
 Teléfono: 591-2-2316686

PARA BRASIL

Central de Planes de Vuelo Repetitivos
 Centro de Gestión de Navegación Aérea (CGNA)
 Avenida General Justo Nº 160, 4 (cuarto) piso
 Centro - CEP – 22295-090
 Río de Janeiro – RJ
 E-mail: cpvr@cgna.gov.br
 Teléfono: 55-21-2101-6409 o 55-21-2101-6449

PARA PARAGUAY

Telefax
 GNNA 595-21-205365
 E-mail: rplparaguay@dinac.gov.py
atm_gna@dinac.gov.py

PARA URUGUAY

AFTN

SUMUZZBX (ACC MVD)
 SUMUZZRX (CENTRO RPL)

Telefax

ACC MVD (005982) 6040251 INT. 5155
 CENTRO RPL (005981) 6040251 INT. 5111
 E-mail: atmrpl@dinacia.gub.uy

Los Centros de RPL o las dependencias ATS así designadas por los países signatarios de este Acuerdo informaran a los explotadores la ACEPTACIÓN o la NO ACEPTACIÓN de los RPL presentados.

d) MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

El intercambio de mensajes ATS relacionados con el desarrollo de cada vuelo objeto de este Acuerdo, así como la aplicación de procedimientos complementarios a los enunciados, se efectuarán de conformidad con los principios contenidos en el DOC. 4444 ATM/501 de la OACI.

Asimismo, se tendrán en cuenta:

- 1) Mensajes de Demora (DLA): se transmitirán cuando la demora en la hora prevista de partida exceda los TREINTA (30) minutos.
- 2) Mensaje de Cancelación de Plan de Vuelo (CNL): se transmitirán cuando se anule un vuelo un día determinado. Este mensaje se cursará el día de la cancelación del vuelo.

Córdoba ACC (54351) 4335350/4756450
 Resistencia ACC (54362) 440939 or 436291/92/93
 Com. Rivadavia ACC (54297) 4548375

FOR BOLIVIA

ATM Unit– RPL
 Office. Air Navigation Department
 Calle Reyes Ortiz 74 La Paz, Bolivia
 AFTN SLLPYRYB
 E-mail: rpl@asana.bo
 Phone: 591-2-2316686

FOR BRAZIL

Repetitive Flight Plans Central
 Air Navigation Management Center (CGNA)
 Avenida General Justo Nº 160, 4 (fourth) floor.
 Centro - CEP – 22295-090
 Río de Janeiro – RJ
 E-mail: cpvr@cgna.gov.br
 Phone: 55-21-2101-6409 o 55-21-2101-6449

FOR PARAGUAY

Telefax
 GNNA 595-21-205365
 E-mail: rplparaguay@dinac.gov.py
atm_gna@dinac.gov.py

FOR URUGUAY

AFTN

SUMUZZBX (MVD ACC)
 SUMUZZRX (RPL CENTER)

Telefax

MVD ACC (005982) 6040251 INT. 5155
 RPL CENTER (005981) 6040251 INT. 5111
 E-mail: atmrpl@dinacia.gub.uy

The RPL Centers or the ATS units designated by the countries that sign this Agreement shall inform the operators about the ACCEPTANCE or NON ACCEPTANCE of the filed RPL.

d) AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

The ATS messages exchange related to the development of each flight referred to in this Agreement, as well as the application of procedures complementary to the mentioned ones, shall be made according to the principles contained in the ICAO Doc 4444 ATM/501.

Likewise, it shall be taken into account:

- 1) Delay Messages (DLA): they will be transmitted when the estimated time of departure exceeds THIRTY (30) minutes.
- 2) Flight Plan Cancellation Message (CNL): they will be transmitted when a flight is cancelled for a certain day. This message shall be sent the day the flight is cancelled.

- 3) Mensaje de Modificación (CHG): se transmitirán cuando se produzcan cambios de índole temporal, en un día determinado en un RPL.

Nota. — Para los mensajes mencionados anteriormente se utilizará como canal de coordinación principal la red AFTN/AMHS y como secundario el Circuito oral ATS.

Los mensajes mencionados en d) se presentarán con no más de UNA (1) hora de la hora prevista de inicio del vuelo.

e) DIVULGACIÓN

Los Estados signatarios incluirán en la Sección ENR de sus respectivos AIP, las disposiciones pertinentes para los exploradores relacionados con la aceptación de los RPL para los vuelos IFR regulares entre ambos países.

- 3) Change Message (CHG): they will be transmitted when temporary changes occur, in a certain day of a RPL.

Note. — For the abovementioned messages, the AFTN/AMHS network shall be used as the primary coordination channel, and the ATS oral Circuit shall be used as secondary.

The messages mentioned in d) shall be sent at least ONE (1) hour before the estimated time of the beginning of the flight.

e) PUBLICATION

The States that sign this agreement shall include in their ENR section of their respective AIP, the relevant dispositions for the operators regarding the RPL acceptance for regular IFR flights between both countries.