

Capítulo 2

¿Cómo completar un plan de vuelo?

International Flight Plan

U S Department of Transportation
Federal Aviation Administration

PRIORITY ADDRESS(S)

<=FF

FLING TIME ORIGINATOR

SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND / OR ORIGINATOR

3 MESSAGE TYPE 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION 8 FLIGHT RULES TYPE OF FLIGHT

<=(FPL

9 NUMBER TYPE OF AIRCRAFT WAKE TURBULENCE CAT. 10 EQUIPMENT

13 DEPARTURE AERODROME TIME

15 CRUISING SPEED LEVEL ROUTE

16 DESTINATION AERODROME TOTAL FEET

18 OTHER INFORMATION

19 SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

ENDURANCE PERSONS ON BOARD EMERGENCY RADIO

— E/ SURVIVAL EQUIPMENT R/ UHF VHF ELBA

HER MIN POLAR DESERT MARITIME JUNGLE JACKETS LIGHT FLUORES UH VHF

DINGHIES NUMBER CAPACITY COVER COLOR

D/ AIRCRAFT COLOR AND MARKINGS

A/ REMARKS

N/ PILOT-IN-COMMAND

C/

FILED BY ACCEPTED BY ADDITIONAL INFORMATION



. Contenidos exclusivamente basados en los documentos de OACI y sus anexos, referentes a la reglamentación aeronáutica internacional.



Introducción

El formulario de un plan de vuelo debe completarse con diferentes códigos y números de carácter internacional. Esta simbología para completar un plan de vuelo no responde a ningún idioma particular, sino que se basa en códigos aeronáuticos estandarizados a nivel mundial.

La primera sección de un plan de vuelo (sección superior) es de uso exclusivo para la autoridad aeronáutica de cada país y no debe ser completada por los pilotos.

U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration		International Flight Plan
PRIORITY <=FF	ADDRESSEE(S) _____ _____ _____	
FILING TIME _ _ _ _ _ _ _	ORIGINATOR _ _ _ _ _ _ _	<=
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND / OR ORIGINATOR		

Debajo de esta sección superior comienzan las casillas relevantes para el piloto, quien deberá llenarlas sin dejar ninguna en blanco. En algunos casos, los formularios de un plan de vuelo pueden tener numeradas a algunas de sus casillas con el objeto de una fácil y rápida identificación.

[illegible]

Instrucciones para completar el plan de vuelo

El formulario de un plan de vuelo debe completarse con letra imprenta, en lo posible Mayúsculas para una mejor lectura. Si bien el orden de llenado de las casillas no responde a una reglamentación específica, se sugiere completar el formulario de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo, tal como el orden de lectura de un libro. Esto ayudará a minimizar la posibilidad de olvidar completar alguna casilla, pero en caso de que esto suceda, el personal aeronáutico de la dependencia ATS le notificará al piloto de que el formulario está incompleto, se lo devolverá y este podrá continuar escribiendo la información faltante.

Con el objeto de facilitar la descripción de cada casilla en el formulario, dividiremos el plan de vuelo tres secciones. La primera sección se describe con las casillas de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo.

3 MESSAGE TYPE	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION	8 FLIGHT RULES	TYPE OF FLIGHT	
<=(FPL	— []	— []	— []	<=
9 NUMBER	TYPE OF AIRCRAFT	WAKE TURBULENCE CAT.	10 EQUIPMENT	
— []	[]	/ []	— [] / []	<=
13 DEPARTURE AERODROME	TIME			
— []	[]	<=		
15 CRUISING SPEED	LEVEL	ROUTE		
[]	[]	[]		

Identificación de aeronave

Esta casilla del formulario cuenta con un espacio para siete caracteres que describen la identificación de la aeronave. Esta identificación se puede pasar mediante la matrícula de la aeronave, o

el código de designación del vuelo que la compañía otorgue en caso de una línea aérea comercial. En todos los casos será la designación o nombre que se utilizará para comunicarse por radio con la aeronave.

3 MESSAGE TYPE	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION	8 FLIGHT RULES	TYPE OF FLIGHT
<=(FPL			<=
9 NUMBER	TYPE OF AIRCRAFT	WAKE TURBULENCE CAT.	10 EQUIPMENT
		/	<=
13 DEPARTURE AERODROME	TIME		
		<=	
15 CRUISING SPEED	LEVEL	ROUTE	

Reglas de vuelo

Esta casilla del formulario cuenta con un espacio para una sola letra. Se debe declarar si el vuelo se efectuará bajo reglas de vuelo visual (VFR) o bajo reglas de vuelo instrumental (IFR). Esta información es de suma importancia ya que cada una de estas reglas de vuelo cuentan con valores meteorológicos mínimos diferentes. Esta casilla puede completarse con cuatro opciones: V para vuelos VFR; I para vuelos IFR; Y para vuelos que comienzan bajo reglas instrumentales o IFR y finalizar bajo reglas visuales o VFR; y Z para situaciones inversas donde los vuelos comienzan bajo reglas VFR y finalizan bajo reglas IFR.

3 MESSAGE TYPE	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION	8 FLIGHT RULES	TYPE OF FLIGHT
<=(FPL			<=
9 NUMBER	TYPE OF AIRCRAFT	WAKE TURBULENCE CAT.	10 EQUIPMENT
		/	<=
13 DEPARTURE AERODROME	TIME		
		<=	
15 CRUISING SPEED	LEVEL	ROUTE	

Recuerda que los mínimos meteorológicos para un vuelo visual (VFR) exigen una visibilidad horizontal mínima de 2500 metros, un techo de nubes mínimo de 1000 pies, y contacto visual permanente con la superficie del terreno. Cualquier valor por debajo de estos límites cambian a las reglas de vuelo de VFR a IFR. Por otra parte, cualquier vuelo que sobrepase la altitud de 19,500 pies, o FL195, será considerado un vuelo bajo reglas IFR, independientemente de las condiciones meteorológicas.



Tipo de vuelo

Esta casilla del formulario cuenta con un espacio para una sola letra, idéntica a la anterior. Se debe declarar el tipo de vuelo a realizar y depende de la finalidad de este. Se debe completar con alguna de las siguientes opciones:

- S – Si es un vuelo de Servicio Aéreo Regular.
- N – Si es un vuelo de Transporte Aéreo No Regular.
- G – Si es un vuelo de Aviación General (así sea privado, instrucción, etc.).
- M – Si es un vuelo Militar.
- X – Si el vuelo no corresponde a ninguna de las anteriores categorías

3 MESSAGE TYPE <=(FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION _____	8 FLIGHT RULES _____	TYPE OF FLIGHT _____
9 NUMBER _____	TYPE OF AIRCRAFT _____	WAKE TURBULENCE CAT. / _____	10 EQUIPMENT / _____
13 DEPARTURE AERODROME _____	TIME _____	<=	
15 CRUISING SPEED _____	LEVEL _____	ROUTE _____	

Número

Esta casilla del formulario suele presentar algunas confusiones. No hace referencia al numero de vuelo, sino al número de aeronaves que están involucradas en el mismo plan de vuelo. Usualmente utilizada para los vuelos en formación con mas de una aeronave y una misma finalidad.

3 MESSAGE TYPE 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION 8 FLIGHT RULES TYPE OF FLIGHT
 <=(FPL ————— — [] — [] <=
 9 NUMBER TYPE OF AIRCRAFT WAKE TURBULENCE CAT. 10 EQUIPMENT
 [] [] / [] — [] / <=
 13 DEPARTURE AERODROME TIME <=
 [] [] []
 15 CRUISING SPEED LEVEL ROUTE
 [] [] []

Tipo de aeronave

Esta casilla del formulario ofrece un espacio para 4 caracteres que describan al modelo de la aeronave. Se debe declarar el código OACI de la aeronave con la cual se realizará el vuelo (disponible en el Doc. Designadores de tipos de aeronaves y Doc. 8643 de la OACI). Por ejemplo, la mayoría de las aeronaves de Cessna comienzan con la letra C, seguida del número del modelo (C150, C182, etc). Los modelos de Airbus comienzan con la letra A, seguido del número del modelo (A320, A330, etc). Si la aeronave en cuestión no se le ha asignado un código, será suficiente con declarar ZZZZ y luego especificar claramente el tipo de aeronave en la casilla 18, precedido de “TYP/”.

3 MESSAGE TYPE 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION 8 FLIGHT RULES TYPE OF FLIGHT
 <=(FPL ————— — ☐ — ☐ <=
 9 NUMBER TYPE OF AIRCRAFT WAKE TURBULENCE CAT. 10 EQUIPMENT
 — ☐ ————— / ☐ — ☐ / <=
 13 DEPARTURE AERODROME TIME <=
 ————— —————
 15 CRUISING SPEED LEVEL ROUTE
 ————— ————— —————


Categoría de estela turbulenta

Esta casilla del formulario ofrece un espacio para una sola letra que describa la categoría de la estela turbulenta asignada a la aeronave que se ha declarado en la casilla anterior. La categoría de estela turbulenta de una aeronave está definida por su peso máximo de despegue y se divide en tres valores mencionados con letras:

Categoría H (heavy): aeronaves certificadas para un peso máximo de despegue de 136.000 kilos o superior.

Categoría M (médium): aeronaves certificadas para un peso máximo de despegue de 7.000 kilos y 136.000 kilos.

Categoría L (light): aeronaves certificadas para un peso máximo de despegue inferior a 7.000 kilos.

3 MESSAGE TYPE <=(FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION _____	8 FLIGHT RULES ____ <input type="checkbox"/>	TYPE OF FLIGHT ____ <input type="checkbox"/> <=
9 NUMBER ____	TYPE OF AIRCRAFT _____	WAKE TURBULENCE CAT. / <input type="checkbox"/> 	10 EQUIPMENT ____ / <=
13 DEPARTURE AERODROME _____	TIME _____ <=		
15 CRUISING SPEED _____	LEVEL _____	ROUTE _____	

Equipamiento de la aeronave

Esta casilla del formulario ofrece dos espacios separados por una barra. En el lado izquierdo de la barra se declara el código para el equipamiento de comunicación, navegación y aproximación que posea la aeronave. En el lado derecho de la barra se declara el código asignado para el equipamiento de vigilancia que tenga instalado la aeronave.

A continuación se detallan todos los códigos para el equipamiento de comunicaciones, navegación y aproximación:


A – LORAN A	L – ILS
C – LORAN C	M – Omega
D – DME	O – VOR
E – Decca	P – Doppler
F – ADF	R – Equipo de ruta RNAV
G – GPS	T – TACAN
H – HF (Radiotelefonía)	U – UHF (Radiotelefonía)
I – Inercial	V – VHF (Radiotelefonía)
J – Enlace de datos	Z – Otro equipo instalado a bordo
K – MLS	

Se puede insertar la letra **S** si se lleva equipo normalizado a bordo, con esto comprendemos VHF RTF, ADF, VOR, ILS y DME. En caso de no poseer ningún tipo de equipo para las comunicaciones ni para la navegación se deberá insertar la letra **N**.

A continuación se detallan todos los códigos para el equipamiento de comunicaciones, navegación y aproximación:

- N – No hay respondedor a bordo.
- A – Respondedor Modo Alfa.
- C – Respondedor Modo Alfa y Modo Charlie.
- X – Respondedor Modo Sierra. Sin transmisión de identificación de aeronave ni altitud.
- P – Respondedor Modo Sierra. Sin transmisión de identificación pero sí de altitud.
- I – Respondedor Modo Sierra. Sin transmisión de altitud pero sí identificación.
- S – Respondedor Modo Sierra. Con transmisión de identificación de aeronave y de altitud.

3 MESSAGE TYPE <=(FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION _____	8 FLIGHT RULES _____	TYPE OF FLIGHT _____ <=
9 NUMBER _____	TYPE OF AIRCRAFT _____	WAKE TURBULENCE CAT. / _____	10 EQUIPMENT _____ <=
13 DEPARTURE AERODROME _____	TIME _____ <=		
15 CRUISING SPEED _____	LEVEL _____	ROUTE _____	



Aeródromo de salida

Esta casilla del formulario ofrece un espacio para cuatro letras. Aquí se debe declarar el indicador OACI del aeródromo de salida, o si no se ha asignado un indicador de lugar, se deberá indicar ZZZZ, y en la casilla 18, el nombre del aeródromo, precedido de DEP/, empleando el designador nacional de tres letras, o si no se dispone el nombre en texto claro.

Por ejemplo, el designador OACI para el aeropuerto internacional de Miami es KMIA; para el aeropuerto internacional de México es MMMX. En caso de que el origen sea una pista privada sin designación OACI u otra, luego de declarar ZZZZ, se podrá detallar el nombre del lugar, por ejemplo, DEP/ estancia “TEC”.

En caso de que el personal aeronáutico en la dependencia ATS reciba un plan de vuelo que se haya transmitido de una aeronave en vuelo, se deberá insertar AFIL, e indicar, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI.

3 MESSAGE TYPE ≤=(FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION []	8 FLIGHT RULES []	TYPE OF FLIGHT []	≤=
9 NUMBER []	TYPE OF AIRCRAFT []	WAKE TURBULENCE CAT. / []	10 EQUIPMENT []	≤=
13 DEPARTURE AERODROME []	TIME []	≤=		
15 CRUISING SPEED []	LEVEL []	ROUTE []		

Recuerda que este es un dato muy importante, ya que entre la información del aeródromo de origen y destino, la dependencia del ATS trazará tu ruta de vuelo y podrán monitorear toda tu trayectoria.



Hora

Esta casilla del formulario ofrece un espacio para seis caracteres. Aquí se debe declarar la hora exacta de “fuera calzos”, en la mayoría de las aeronaves pequeñas es la hora de encendido del motor. En grandes aeronaves comerciales, es la hora de inicio del retroceso, procedimiento anterior al encendido de los motores. Este valor se debe declarar en el formato de hora UTC (coordinated universal time).

Hagamos un breve repaso de este tipo de uso horario. Debido a la gran cantidad de diferentes usos horarios en todo el mundo, se ha establecido un valor de tiempo coordinado a nivel mundial que parte desde el meridiano de Greenwich, donde el valor es de cero, es decir la hora local es igual a la hora UTC. Considerando que el meridiano de Greenwich divide al mundo en dos hemisferios, este y oeste, los países deberán sumar o restar un determinado valor a su hora local para obtener el valor de la hora UTC, en función a su ubicación respecto del meridiano de Greenwich. Por ejemplo, en Argentina la hora UTC es la hora local +3hs, es decir, cuando un vuelo debe declarar su hora a las 11:00 am local, en el plan de vuelo deberá declarar 15:00 UTC.

3 MESSAGE TYPE <=(FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION _____	8 FLIGHT RULES ____	TYPE OF FLIGHT ____	<=
9 NUMBER ____	TYPE OF AIRCRAFT _____	WAKE TURBULENCE CAT. ____	10 EQUIPMENT ____/____	<=
13 DEPARTURE AERODROME _____	TIME ____	<=		
15 CRUISING SPEED _____	LEVEL _____	ROUTE _____		