

CONTENIDO DE LA ENMIENDA 1 A LA 15ª EDICIÓN DEL DOC. 4444

La OACI consideró que, para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), hay que hacer actualizaciones en los formularios de plan de vuelo

A este respectó, publicó la enmienda 1 al PANS-ATM, Doc. 4444- 15ª Edición, que contiene, básicamente, los siguientes cambios:

1. Presentación del plan de vuelo

La enmienda 1 altera el plazo de presentación de un plan de vuelo, permitiendo hacerlo con hasta 120 horas de antelación a la EOBT.

La fecha de la realización del vuelo deberá ser declarada después del indicador DOF a ser especificado en el Ítem 18 del FPL para los planes presentados con más de 24 horas de antelación de la EOBT.

Nota: Dentro de la FIR Maiquetía se recibirán los planes de vuelo (FPL) hasta 24 horas antes de la hora prevista de fuera de calzos (EOBT).

2. Casilla 7 del FPL – Identificación de la Aeronave

La enmienda 1 establece que la casilla 7 del FPL debe permitir la inserción de hasta 7 caracteres alfanuméricos, sin posibilidad de empleo de caracteres especiales (guión o símbolos). Tomando en cuenta que algunos sistemas de abordaje componen mensajes de enlace descendentes (downlink) incluyendo en ese campo caracteres especiales (guión), el sistema de tierra deberá ser capaz de desconsiderar tal información para fines de asociación con los datos de plan de vuelo almacenados.

3. Casilla 8 del FPL- Reglas de vuelo y tipo de vuelo

El nuevo formato posibilita la inclusión de una o más alteraciones de reglas de vuelo a lo largo de la trayectoria definida en el plan, por medio de la especificación de los caracteres “Y” O “Z” para el primer tramo del vuelo. Con esa opción, los respectivos puntos de alteración de regla deben ser definidos en la casilla 15 – Ruta, los cuales deben estar contenidos en la ruta declarada.

Para un tipo de vuelo en situación que requiera un tratamiento específico de los servicios ATS, será utilizado el indicador STS correspondiente, que deberá ser declarado en la casilla 18 del FPL o el indicador RMK para los casos no especificados en la enmienda.

4. Casilla 10 del FPL-Equipamientos- COM/NAV

Esta Casilla del FPL posibilita la declaración de los equipamientos disponibles y de su capacidad de utilización, conforme el listado contenido en la enmienda.

En la declaración de los equipamientos COM/NAV en el FPL, deben ser utilizados uno o dos caracteres, siendo que el primero de los caracteres será alfabético y el segundo (cuando exista) será numérico. A continuación se presenta el cuadro representativo del FPL como lo establece la enmienda:

Casilla 10 – Equipos y capacidades COM/NAV.

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:

CASILLA 10a. EQUIPOS Y FACILIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN	
A Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna la letra A para el sistema de aterrizaje GBAS. Anteriormente no había asignación para esta letra.
B LPV (APV con SBAS)	Se asigna a letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS). Anteriormente no había asignación para esta letra.
E1, E2 y E3 E1: FMC WPR ACARS E2: D-FIS ACARS E3: PDC ACARS	La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto a la letra E.
J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7 J1: CPDLC ATN VDL Modo 2 J2: CPDLC FANS 1/A HFDL J3: CPDLC FANS1/A VDL Modo A J4: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 J5: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) J6: CPDLC FANS1/A SATCOM (MTSAT) J7: CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)	Se introduce un valor numérico adicional a la letra J y la identificación para la letra J que originalmente identificaba enlace de datos ahora identifica los diferentes medios para transmitir el CPDLC.
M1, M2 y M3 M1: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) M2: ATC RTF (MTSAT) M3: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado.
P1-P9 Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance.
R PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/.
W RVSM aprobado	La letra W se asigna para identificar aprobación RVSM.
X MNPS aprobada	La letra X se asigna para identificar MNPS.
Y VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	La letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con separación entre canales de 8.33 Khz.
Z Demás equipos instalados a bordo u otras capacidades	Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el termino de otras capacidades En el plan de vuelo, hay que especificar en la casilla 18 otros equipos o capacidades después de un nuevo indicador NAV/, COM/, DAT/.

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 a bordo

CASILLA 10b EQUIPOS Y FACILIDADES DE VIGILANCIA	
E Transponder-Modo S	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontánea ampliada (ADS B).
H Transponder-Modo S	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada.
ADS B B1 y B2 B1: ADS B con capacidad especializada ADSB out de 1090Mhz B2: ADS B con capacidad especializada ADSB out y ADS B in de 1090Mhz U1 y U2 U1: Capacidad ADS B out usando UAT U2: Capacidad ADS B out e in usando UAT V1 y V2 V1: Capacidad ADS B out usando VDL-4 V2: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS-B out y ADS-B out e in.
ADS C D1 y G1 D1: ADS-C con capacidades FANS1/A G1: ADS-C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN.

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Notas:

- Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.
- 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.
- 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.
- 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.



- La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.
- 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 sobre navegación basada en la performance (Doc. 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.

5. Casilla 13 FPL- Aeródromo de despegue y hora.

Para los casos en que la aeronave despegue de un helipuerto o aeródromo sin designador OACI asignado, el piloto declarará ZZZZ en la casilla 13 del FPL y especificará en la casilla 18, después del indicador DEP, el primer punto de la ruta o radioayuda.

6. Casilla 15 del FPL – Ruta

Posibilitará que los puntos de una ruta puedan ser definidos, también, utilizándose como referencia una marcación magnética y una distancia en relación con un punto significativo definido por coordenadas geográficas.

También pasa a ser requisito, conforme modificación de la casilla 8, mencionada anteriormente, el tratamiento de la inserción alternada de las letras Y o Z en esta casilla 15 (RUTA), para permitir la especificación de más de un punto de alteración de reglas de vuelo, siendo que el sistema deberá interpretar los puntos en los cuales habrá alteración de reglas de vuelo.

7. Casilla 18 del FPL – Otros Datos

Los siguientes indicadores deberán ser considerados válidos para declaración en la casilla 18 del FPL: STS/, PBN/,NAV/,COM/,DAT/,SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/,RALT/, TALT/,RIF/ Y RMK/.

La secuencia presentada más arriba deberá ser obedecida a la hora de rellenarse el ítem 18 del FPL, siendo que la utilización de cualquier indicador no especificado por la enmienda puede generar un rechazo, un procesamiento incorrecto o una pérdida de la información.

El carácter especial “guión” no podrá ser utilizado en el ítem 18 y el empleo de barra (/) solamente será permitido después de cada indicador.

8. Indicador STS

Las siguientes razones para tratamiento especial por una dependencia ATS podrán ser declaradas después del indicador STS; otras razones deberán ser especificadas con el uso del indicador RMK.

- a) ALTRV: vuelo operado en conformidad con una reserva de altitud.
- b) ATFMX: vuelo autorizado con exención de medidas ATFM por autoridad ATS competente.
- c) FFR: combate a incendio.
- d) FLTCK: inspección en vuelo.
- e) HAZMAT: vuelo transportando material peligroso.
- f) HEAD: vuelo con (“estatus”) Jefe de Estado.
- g) HOSP: vuelo médico declarado por autoridades médicas.
- h) HUM: vuelo realizando misión humanitaria;



- i) MARSAS: vuelo por el cual un órgano militar asume responsabilidad por la separación de aeronave militar;
- j) MEDEVAC: evacuación médica de emergencia con riesgo de vida;
- k) NONRVSM: vuelo no aprobado para RVSM con intención de operar en espacio aéreo RVSM.
- l) SAR: vuelo que participa en misión de búsqueda y salvamento; y
- m) STATE: vuelo que participa en servicios militares, aduaneros o policiales.

9. Indicador PBN

Las siguientes capacidades RNAV y RNP podrán ser declaradas después del indicador PBN:

- a) A1 RNAV 10 (RNP 10)
- b) B1 RNAV 5 todos los sensores permitidos
- c) B2 RNAV 5 GNSS
- d) B3 RNAV 5 DME/DME
- e) B4 RNAV 5 VOR/DME
- f) B5 RNAV 5 INS O IRS
- g) B6 RNAV 5 LORANC
- h) C1 RNAV 2 todos los sensores permitidos
- i) C2 RNAV 2 GNSS
- j) C3 RNAV 2 DME/DME
- k) C4 RNAV 2 DME/DME/IRU
- l) D1 RNAV 1 todos los sensores permitidos
- m) D2 RNAV 1 GNSS
- n) D3 RNAV 1 DME/DME
- o) D4 RNAV 1 DME/DME/IRU
- p) L1 RNP 4
- q) O1 Básico RNP 1 todos los sensores permitidos
- r) O2 Básico RNP 1 GNSS
- s) O3 Básico RNP 1 DME/DME
- t) O4 Básico RNP 1 DME/ DME/IRU
- u) S1 RNP APCH
- v) S2 RNP APCH con BARO – VNAV
- w) T1 RNP AR APCH con RF (autorización especial requerida)
- x) T2 RNP AR APCH sin RF (autorización especial requerida)

3.2.7.3 Indicador NAV

Otros datos relativos a equipamientos de navegación, además de los especificados con el indicador PBN/, conforme requerido por la autoridad ATS competente, podrán ser declarados después de NAV/, como por ejemplo, los recursos de aumentación del GNSS, con utilización de espacio, separando dos o más métodos de aumentación.

10. Indicador COM

Las aplicaciones o capacidades de comunicación no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador COM.

11. Indicador DAT

Las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador DAT.



12. Indicador SUR

Las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador SUR.

13. Indicador DEP

Para los aeródromos de despegue no listados en la Publicación de Información Aeronáutica, debe ser declarada la localización del despegue después del indicador DEP, de acuerdo con los casos establecidos en la enmienda 1.

14. Indicador DEST

Para los aeródromos de destino no listados en la Publicación de Información Aeronáutica, debe ser declarada la información del destino, después del indicador DEST, de acuerdo con los casos establecidos en la enmienda 1.

13. Indicador DOF

Para la puesta en funcionamiento del tratamiento de planes de vuelo presentados con más de 24 horas y hasta 120 horas de antelación, la fecha (YYMMDD) de realización del vuelo debe ser declarada después del indicador DOF, donde YY, MM Y DD se refieren, respectivamente, al año, al mes y al día.

14. Indicador DLE

Para los casos de demora en ruta o esperas, deberán ser insertados los puntos significativos en la ruta donde se planea que ocurra la demora, seguida por la duración de ésta, en el formato de horas y minutos (hhmm)

15. Indicador ORGN

Para la inserción del direccionamiento AFTN de 8 letras del originador del FPL u otros detalles de contacto apropiados, en los casos donde el originador del plan de vuelo no puede ser fácilmente identificado, de acuerdo con lo establecido por la autoridad ATS competente

16. Indicador PER

Para la inserción de datos de performance de la aeronave, con el uso de una sola letra, conforme a lo especificado en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc.8168), Volumen I – Procedimientos de Vuelo, si es estipulado por la autoridad ATS competente.

17. Indicador TALT

Para la inserción del indicador OACI de 4 letras o del nombre del aeródromo, en el caso de que no exista indicador publicado, para el aeródromo alternativo de despegue en el cual la aeronave tenga condiciones de aterrizar, si por razones técnicas u operacionales, ocurra la necesidad de llevarse a cabo un arribo no previsto (de emergencia) inmediatamente tras el despegue y siendo ello impracticable en el propio aeródromo de despegue.

18. Composición de mensajes ATS

La Casilla 18 pasa a formar parte de los siguientes mensajes ATS: DLA, CNL, CHG, DEP, RQP Y RQS