

ENR 1.11 DIRECCIÓN DE LOS MENSAJES DE PLAN DE VUELO

1. TRANSMISIÓN DE LOS MENSAJES DEL PLAN DE VUELO

1.1. Generalidades

Los mensajes FPL deben transmitirse inmediatamente después de la presentación del plan de vuelo. Si un plan de vuelo se presenta con más de 24 horas de anticipación con respecto a la hora prevista de fuera calzos del vuelo al cual se refiere, la fecha de salida del vuelo se insertará en la casilla 18 del plan de vuelo, después del indicador DOF/

Deberán apegarse a los procedimientos establecidos y realizar en forma correcta el asentamiento y transmisión de la información del Plan de Vuelo Presentando (FPL) por la AFTN, evitando el uso indebido de las direcciones y de la información, La no observancia de las disposiciones puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan y no lleguen al sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que cuenten con una Oficina de Despacho ú Oficina de Despacho y Control de Vuelos autorizada, así como las oficinas del servicio de información de vuelo, deben transmitir los mensajes planes de vuelo a los Servicios de Tránsito Aéreo.

Se emplearan todos y cada uno de los símbolos y datos que se señalan en el formato de plan de vuelo (FPL).

Deberán apegarse a los procedimientos establecidos y realizar en forma correcta el asentamiento y transmisión de la información del Plan de Vuelo Presentado (FPL) por la AFTN, evitando el uso indebido de las direcciones, e información que pueda rechazar el sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Los mensajes de plan de vuelo que sean transmitidos por la AFTN, se elaborarán siguiendo el orden y contenido de los datos que aparecen del punto 3 al 18 del formato de plan de vuelo FPL y deberán de transmitirse con letra mayúscula.

Los planes de vuelo para vuelos IFR, deberán transmitirse a los servicios de transito aéreo 30 minutos antes de la ETD y 10 minutos antes para los vuelos VFR.

En los aeropuertos/aeródromos en donde no exista Oficina del Servicio de Información de Vuelo (OSIV), la Autoridad Aeronáutica del aeropuerto transmitirá por los medios disponibles a la Torre de Control los datos del plan de vuelo presentado en el orden y contenido de los datos que aparecen en la casilla 3 a la 18 del mencionado formato, según sea aplicable.

En los aeropuertos/aeródromos en donde no exista alguna de las dependencias de SENEAM, el piloto al mando será responsable de transmitir el plan de vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica, antes de su salida, a la TWR, OSIV o AFIS, más cercano, en el orden y contenido de los datos que aparecen en las casillas 3 a la 18 del plan de vuelo FPL.

En los aeródromos en donde no exista algún medio de comunicación disponible, el plan de vuelo se transmitirá en el aire, por radiotelefonía a: TWR, OSIV o AFIS más cercano, en el orden y contenido de los datos que aparecen en las casillas 3 a la 18 del plan de vuelo FPL.

1.2 SIMBOLOGÍA.

(Inicio de texto.
)	Término de texto.
<<	Dos retornos de carro.
≡	Cambio de renglón.
	Espacio.
—	Indicador de nuevo campo.
/	Siguiente elemento del campo.
0	Cero.
FF	Prioridad de mensaje por AFTN.
NNNN	Señal de fin de mensaje.

1.3. CONCEPTOS QUE HAN DE TRANSMITIRSE.

- a) Los conceptos consignados en los renglones que preceden a la casilla 3 desde prioridad, incluyendo la simbología.
- b) Inicie la casilla 3 con (FPL
- c) El principio de los datos ATS se indicará mediante un paréntesis “(“ que constituirá la señal de comienzo de los datos ATS, precede inmediatamente al designador del tipo de mensaje.
- d) El principio de cada campo, salvo el primero, se indicará mediante un guión “ - “ , que representa la señal de principio de campo.
- e) Los elementos que constituyen un campo se separarán mediante una barra oblicua “ / “ o un espacio, únicamente cuando así este especificado
- f) El fin de los mensajes ATS se indicarán mediante un paréntesis cerrado “) “ que constituye la señal de fin de datos ATS.
- g) Todos los símbolos y datos que figuran en los recuadros sin sombrear hasta el símbolo)<< ≡ del final de la casilla 18.
- h) Al término de la casilla 16, si no existe información adicional se indicará con un 0)<< ≡
- i) En las casillas 15 y 18 no exceder de más de 69 caracteres por línea.

- j) Incluya todos los símbolos y datos que figuran en los recuadros sin sombrear hasta el símbolo)<< ≡ del final de la casilla 18
- k) En caso contrario utilice la función de alineamiento dos retornos de carro)<< y un cambio de renglón (≡) para continuar con la información. No se deberán subdividir los conceptos delineados en este campo.
- l) Casilla 19 La información contenida en la casilla19, no deberá transmitirse, a menos que el ATS lo requiera o cuando se estime necesario.
- m) Cuando se requiera dar por terminado el texto se realizará como se indica a continuación:
Señal de término de texto.
 - a) Un cambio a letras.
 - b) Dos retornos de carro y un cambio de línea.
 - c) Orden de alimentación de página.
 - d) Siete cambios de línea.
 - e) Señal de fin de mensaje.
Cuatro letras N

MENSAJES DE PLAN DE VUELO

Todos los planes de vuelo de las aeronaves que operen VFR y VFR ESPECIAL deberán ser enviados a las direcciones de las Torres de Control de los aeropuertos de salida y llegada, así como a las direcciones de los Centros de Control de Área correspondientes, la OSIV del aeropuerto de destino (dentro del MMFR) y a la dirección MMMXSDNA.

CENTROS DE CONTROL

MAZATLÁN ACC	MMZTZRZX
MÉXICO ACC	MMEXZRZX
MÉRIDA ACC	MMIDZRZX
MONTERREY ACC	MMTYZRZX

UNIDADES DE CONTROL DE APROXIMACIÓN

LUGAR APP MMXXZAZX (en donde las literales XX se sustituyen por las literales que definen el lugar a donde pertenece la Unidad de Control de Aproximación que corresponda).

TORRES DE CONTROL DE AERÓDROMO

LUGAR TWR MMXXZTZX (en donde las literales XX se sustituyen por las literales que definen el lugar a donde pertenece la Torre de Control de Aeródromo que corresponda).

OFICINAS DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

LUGAR OSIV MMXXXMXO (en donde las literales XX, antes de la determinante XMXO, se sustituyen por las literales que definen el lugar a donde pertenece la Torre de Control de Aeródromo que corresponda).

En el caso de planes de vuelo de las aeronaves que operen IFR dentro de la MMFR, además de remitir el mensaje de plan de vuelo a las Torres de Control de los aeropuertos de salida y llegada y Centros de Control, deberán remitirlo a las direcciones de las Unidades de Control de Aproximación que tengan jurisdicción sobre estos aeropuertos.

Con el objeto de cumplir con procedimientos de gestión de la afluencia de tránsito aéreo (ATFM) se deberá adicionar alguna de las siguientes direcciones a los destinatarios del plan de vuelo MMMXZGZS o MMMXRDXS cuando el aeropuerto de destino sea MMMX, MMSD o MMUN.

Los vuelos cuyo destino sea algún aeropuerto fuera del MMFR se deberá incluir en el campo DESTINATARIO, además de las direcciones de los ATS nacionales, las direcciones de los ATS de los diferentes Centros de Control por donde pase el vuelo, incluyendo el aeropuerto de destino.

Los permisionarios de transporte aéreo en la modalidad de taxi aéreo, así como los operadores aéreos, en los mensajes de los planes de vuelo para Instrumentos, visual y local de los aeropuertos que no tengan sistemas automatizados, deberán de enviarlos a la TWR de origen, destino, a la OSIV del aeropuerto de destino en los vuelos IFR a los centros de control y en todos sus casos a MMMXSDNA.

TRANSMISIÓN DEL CAMPO 18 OTROS DATOS

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 se deben usar como se estipula en el formulario.

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 a de consignarse:

En todos los casos, únicamente se ingresará la barra oblicua (/) seguida de los indicadores autorizados. P.ej.: STS/, PBN/, NAV/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/, RMK/.

Los indicadores del campo 18 siempre se transmitirán con información y sin espacio entre la barra oblicua y la información.

Ejemplos de transmisión del campo 18:

- PBN/A1B1C1D1 NAV/RNVD1E2A1 DOF/121115 REG/XC SCT EET/MMFR0035 KZLA0420 SEL/LRKQ RMK/ADCUS)
- STS/NONRVSM STATE)
- EET/MMEX0016 MMTY0046 REG/XAGGB)
- STS/HAZMAT REG/XCLLL RMK/CARGAMENTO RADIOACTIVO)

- PBN/A1D2L1 NAV/RNVD1E2A1 REG/N669AM EET/KZLC0041 KZOA0131 KZAK0240 PHZH0608 CODE/A8D76B)
- SUR/260B 282B REG/N248FE CODE/A519D9)

TIPOS DE MENSAJES ESTABLECIDOS PARA EL INTERCAMBIO DE DATOS ATS, JUNTO CON SUS DESIGNADORES DE TIPO DE MENSAJE:

Categoría de mensaje	Tipo de mensaje	Designador del tipo de mensaje
Emergencia	Alerta Falla de radiocomunicaciones	ALR RCF
Plan de vuelo presentado y actualizado correspondiente	Plan de vuelo presentado Modificación Cancelación Demora Salida Llegada	FPL CHG CNL DLA DEP ARR
Coordinación	Plan de vuelo actualizado Estimación Coordinación Aceptación Acuse de recibo lógico	CPL EST CDN ACP LAM
Suplementarios	Solicitud de plan de vuelo Solicitud de plan de vuelo suplementario Plan de vuelo suplementario	RQP RQS SPL

En la transmisión de los mensajes CHG, CDN, DLA, DEP, RQP, RQS, deberá incluirse el identificador DOF fecha de vuelo (Date of Flight) cuando lo haya.

Ejemplo: (CHG -VAL123 –MMSF –MMDO –10/SJ2/C –DOF/120628)

DIRECCIONES OACI DE LAS OFICINAS DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO (OSIV) Y TORRE DE CONTROL (TWR) SENEAM

ESTACIÓN	OSIV	TWR
MMAA	MMAAXMXO	MMAAZTZX
MMAN	MMANXMXO	MMANZTZX
MMAS	MMASXMXO	MMASZTZX
MMBT		MMBTZTZX
MMCB	MMCBXMXO	MMCBZTZX
MMCE		MMCEZTZX
MMCL	MMCLXMXO	MMCLZTZX
MMCM		MMCMZTZX
MMCN	MMCNXMXO	MMCNZTZX
MMCP		MMCPZTZX
MMCS	MMCSXMXO	MMCSZTZX
MMCT		MMCTZTZX
MMCU	MMCUXMXO	MMCUZTZX
MMCV	MMCVXMXO	MMCVZTZX
MMCZ	MMCZXMXO	MMCZZTZX
MMDO	MMDOXMXO	MMDOZTZX
MMEP	MMEPXMXO	MMEPZTZX
MMGL	MMGLXMXO	MMGLZTZX
MMGM		MMGMZTZX
MMHO	MMHOXMXO	MMHOZTZX
MMIA		MMIAZTZX
MMLM	MMLMXMXO	MMLMZTZX
MMLO	MMLOXMXO	MMLOZTZX
MMLP	MMLPXMXO	MMLPZTZX
MMLT		MMLTZTZX
MMMA	MMMAXMXO	MMMAZTZX
MMMD	MMMDXMXO	MMMDZTZX
MMML	MMMLXMXO	MMMLZTZX

ESTACIÓN	OSIV	TWR
MMMM	MMMMXMXO	MMMMZTZX
MMMT		MMMTZTZX
MMMX	MMMXXMXO	MMMXZTZX
MMMY	MMMYXMXO	MMMYZTZX
MMMZ	MMMZXMXO	MMMZTZTZX
MMNL	MMNLXMXO	MMNLZTZX
MMOX	MMOXXMXO	MMOXZTZX
MMPA	MMPAXMXO	MMPAZTZX
MMPB	MMPBXMXO	MMPBZTZX
MMPN		MMPNZTZX
MMPR	MMPRXMXO	MMPRZTZX
MMPS		MMPSZTZX
MMQT	MMQTXMXO	MMQTZTZX
MMRX	MMRXMXO	MMRXZTZX
MMSD	MMSDXMXO	MMSDZTZX
MMSL	MMSLXMXO	MMSLZTZX
MMSM	MMSMXMXO	MMSMZTZX
MMSP	MMSPXMXO	MMSPZTZX
MMTC	MMTCXMXO	MMTCZTZX
MMTG	MMTGXMXO	MMTGZTZX
MMTM	MMTMXMXO	MMTMZTZX
MMTJ	MMTJXMXO	MMTJZTZX
MMTO	MMTOXMXO	MMTOZTZX
MMTP		MMTPZTZX
MMUN	MMUNXMXO	MMUNZTZX
MMVA	MMVAXMXO	MMVAZTZX
MMVR	MMVRXMXO	MMVRZTZX
MMZC		MMZCZTZX
MMZH	MMZHXMXO	MMZHZTZX
MMZO		MMZOZTZX

MENSAJES DE EMERGENCIA DE TEXTO LIBRE.

Cuando se necesite transmitir información operacional relativa a una aeronave que se sepa o se crea que se encuentra en una situación de emergencia y la información no pueda presentarse en un formato que cumpla con cualquier otro tipo de mensaje AIDC (mensajes de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS), se enviará un mensaje de emergencia de texto libre.

Ejemplo:

- a) notificación de llamadas de emergencia o notificaciones de transmisiones de localización de emergencia;
- b) mensajes relativos a avisos de interferencia ilícita o bombas;
- c) mensajes relativos a enfermedad grave o agitación entre los pasajeros;
- d) alteración repentina en el perfil de vuelo debido a falla técnica o de navegación; y
- e) falla en las comunicaciones.