

AIS - COLOMBIA

AFS: SKBOYOYX
Teléfono: (57 1) 2962991
Fax: (57 1) 2962803
E-mail: ais@aerocivil.gov.co

REPÚBLICA DE COLOMBIA

AERONÁUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



**DIRECCIÓN DE SERVICIOS A LA
NAVEGACIÓN AER**
GRUPO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Centro Nacional de Aeronavegación CNA
Av. El Dorado No. 112-09 Bogotá D.C.

AIC

A25/12
C29/12

13 NOV 12

IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO OACI ICAO NEW FLIGHT PLAN FORMAT IMPLEMENTATION

FECHA DE EFECTIVIDAD, 15 NOVIEMBRE 2012
EFFECTIVENESS DATE, NOVEMBER 15, 2012

1. INTRODUCCIÓN

Esta Circular pretende informar a la comunidad aeronáutica, incluyendo a las Empresas Explotadoras de aeronaves, Tripulaciones, Pilotos, Personal Aeronáutico de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Servicios de Información Aeronáutica (AIS), Despachadores de vuelo y Personal relacionado con el recibo y tratamiento de planes de vuelo y del intercambio e mensajes asociados a éste proceso, acerca de la implementación del nuevo formato de Plan de Vuelo dispuesto en la República de Colombia para aplicar la Enmienda 1 a la 15a Edición del PANS ATM, Doc. 4444, la cual entrará a regir a partir del 15 de noviembre de 2012.

El estado Colombiano cuenta con un plan de contingencia idóneo que deberá utilizar en caso de no contar las tecnologías necesarias para aplicar la Enmienda 1 a la 15a Edición del PANS ATM, Doc. 4444, utilizando aplicativos informáticos y el personal capacitado para este fin.

Se presentan las modificaciones en el contenido del Plan de Vuelo y sus mensajes asociados, así como las directrices y procedimientos de transición previstos para la implementación de la Enmienda 1 a la 15a Edición del PANS ATM, Doc. 4444, en Colombia a través de la U.A.E.A.C.

2. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

2.1 Definiciones

- **Oficina de Planes de Vuelo Internacionales:** dependencia Nacional de la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo internacionales hacia y desde el interior de las FIR Bogotá y Barranquilla.
- **Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos:** Dependencia Nacional de la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo repetitivos para las FIR Bogotá y Barranquilla.
- **Plan de vuelo ACTUAL:** Formato de planificación de vuelo actual definido en la versión vigente de los PANS-ATM.

1. INTRODUCTION

This Circular is intended to inform the aviation community, including the aircraft operators, crews, pilots, Aeronautical Personnel of the Air Traffic Services (ATS), Aeronautical Information Services (AIS), flight dispatchers and related personnel receive and processing of flight plans and the exchange of messages associated with this process, about the implementation of the new flight plan format provided in the Republic of Colombia to implement Amendment 1 to the 15th Edition of the PANS ATM, Doc 4444, which come into effect from November 15, 2012.

Colombia has a suitable contingency plan to be used in case of not having the necessary technologies to implement the amendment 1 to 15 edition of ATM PANS, Doc 4444, using computer applications and trained personnel for this purpose.

We present the changes in the contents of the flight plan and associated messages and the transition guidelines and procedures laid down for the implementation of Amendment 1 to the 15th Edition of the PANS ATM, Doc 4444, in Colombia through U.A.E.A.C.

2. DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

2.1 Definitions

- **International Flight Plan Office:** National dependence of the Colombia Flow Unit responsible for handling international flight plan to and from the interior of the FIR Bogota and Barranquilla.
- **Repetitive Flight Plan Office:** National dependence of the Flow Unit Colombia responsible for handling repetitive flight plans for FIR Bogota and Barranquilla.
- **Current Flight Plan:** Format current flight planning defined in the current version of the PANS-ATM.

- **Plan de Vuelo Internacional:** Plan de vuelo presentado para un vuelo internacional en el formato establecido.
- **Plan de Vuelo Nacional:** Plan de vuelo de un vuelo doméstico presentado en el formato establecido.
- **Plan de vuelo NUEVO:** Formato de planificación de vuelo especificado en la Enmienda 1 de los PANS-ATM.
- **Planes de Vuelo Repetitivo:** Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.
- **Vuelo Doméstico:** Aquel que se lleva a cabo íntegramente, esto es origen y destino, dentro del espacio aéreo bajo responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica Colombiana como está publicado para las cartas aeronáuticas, y el cual no entra en espacio aéreo internacional o extranjero en cualquier etapa del vuelo.
- **Vuelo Internacional:** Aquel vuelo que tiene su origen o su destino en un espacio aéreo extranjero, o que siendo doméstico entra en un espacio aéreo diferente al de responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica Colombiana.

2.2 Abreviaturas

ADS-B	Vigilancia Dependiente Automática por Radiodifusión
ADS-C	Vigilancia Dependiente Automática por Contrato
AIM	Gestión de Información Aeronáutica
AIS	Servicio de información aeronáutica
AMHS	Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS
ANSP	Proveedor de Servicios de Navegación Aérea
CHG	Mensaje de Modificación
CNL	Mensaje de Cancelación de plan de vuelo
DEP	Mensaje de salida
DLA	Mensaje de Demora
DLE	Mensaje de Demora o espera en ruta
DOF	Día del Vuelo
EOBT	Hora prevista de Fuera Calzos
FPL	Plan de vuelo
FDP	Procesador de Datos de Vuelo
GNSS	Sistema Global de navegación por Satélite
PBN	Navegación Basada en la Performance
RPL	Plan de vuelo repetitivo
SINEA	Sistema Nacional del Espacio Aéreo
STS	Motivo del manejo especial por parte del ATS

- **International Flight Plan:** Flight plan format submitted for an international flight
- **National Flight Plan:** Flight plan format filed for a domestic flight
- **NEW Flight Plan:** Format of flight plan specified in Amendment 1 to the PANS-ATM.
- **Repetitive Flight Plans:** Relative Flight Plan for each flights that are frequent and with identical basic features, Submitted by operators to dependencies air traffic services (ATS) to preserve and use them repeatedly
- **Domestic Flight:** One who performs in full, from the origin to the destination within the airspace under the responsibility of the Colombian Civil Aviation Authority like is published on aeronautical charts, and which does not enter into international airspace or abroad at any stage of flight.
- **International Flight:** It's a flight having their origin or destination in a foreign airspace, Or that being domestic enters an airspace different from that of responsibility of Aeronautical Colombian Authority.

2.2 Abbreviations

ADS-B	Automatic Broadcast	Dependent	Surveillance
ADS-C	Automatic Contract	Dependent	Surveillance
AIM	Aeronautical Information Management		
AIS	Aeronautical Information Service		
AMHS	Ats Message Handling System		
ANSP	Air Navigation Service Providers		
CHG	Modification Message		
CNL	Flight Plan Cancellation Message		
DEP	Departure Message		
DLA	Delay Message		
DLE	Enroute Delay Or Holding		
DOF	Date Of Flight		
EOBT	Estimated Off-Block Time		
FPL	Filed Flight Plan		
FDP	Flight Data Processing		
GNSS	Global Navigation Satellite System		
PSN	Performance Based Navigation		
RPL	Repetitive flight plan		
SINEA	Airspace National System		
STS	Reason for special handling by ATS		

3. ANTECEDENTES

La actualización del formato del modelo de plan de vuelo de la OACI, a través de la enmienda 1 a la 15ª edición del PANS-ATM (Doc. 4444), a la que hace referencia la presente Circular, fue establecida por la OACI y aprobada el 27 de mayo de 2008, con el propósito de satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM).

El material de esta Enmienda ha sido desarrollado por el Grupo de Estudios sobre Plan de Vuelo (FPLSG) establecido por la OACI, con la finalidad de permitir un mejor aprovechamiento de las avanzadas capacidades de aviónica a bordo de las aeronaves más modernas y atender a los requisitos desarrollados de nuevos sistemas automatizados de gestión de tránsito aéreo; en consecuencia el nuevo plan de vuelo aborda funcionalidades y tecnologías de la navegación aérea, tales como el GNSS, RNAV, RNP, PBN, los enlaces de datos (data links), el ADS-B y el ADS-C, siendo esas modificaciones reflejadas de modo más substancial en el contenido de las casillas 10 y 18 del formato de plan de vuelo.

Tales datos deberán ser considerados por los sistemas de gestión del tránsito aéreo en el sentido de poner a disposición del Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) y Operador de Estación Aeronáutica (OEA), la información necesaria para la planificación del tránsito aéreo, como también posibilitar la emisión de alertas, siempre que haya modificación del escenario con relación a los datos declarados y que ocasionen impacto en las acciones planificadas de control. Lo anterior dentro del marco reglamentario establecido en los RAC, partes tercera, quinta, sexta y décimo quinta.

Los cambios también tienen consecuencias para los usuarios del espacio aéreo. Si se envía un plan de vuelo con nuevo contenido a un Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) que no esté preparado para aceptarlo, podría perderse parte de la información, malinterpretarse, o ser rechazado.

4. CONTENIDO DE LA ENMIENDA

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 el formato de plan de vuelo.

El cambio del formato de plan de vuelo afecta en particular los numerales 7, 8, 10 bis, 10 ter, 13, 15, 16 Y 18 que se utilizan en otros mensajes OACI relacionados. Estos mensajes afectados son ACH, AFP, APL, ALR, RCF, FPL, DLA, CHG, CNL, DEP, ARR, CPL, EST, CDN, ACP, RQP, RQS, SPL. Además, hay cambios relativos a los demás mensajes como ARR, CHG, CNL, DEP, DLA, RQP y RQS.

3. BACKGROUND

The update of the format's model of ICAO flight plan, through Amendment 1 to the 15th Edition of the PANS-ATM (Doc 4444), which refers to this Circular, was established by ICAO and adopted on May 27, 2008, in order to meet the needs of aircraft with advanced capabilities and requirements of the automated systems of air traffic management (ATM).

The material of this Amendment has been developed by the Flight Plan Study Group (FPLSG) established by ICAO, in order to allow better use of advanced avionics capabilities onboard of modern aircraft and care for developed requirements of new automated systems of air traffic management, and consequently the flight plan addresses new functionality and navigation technologies such as GNSS RNAV, RNP, PBN, data links (data links), the ADS-B and ADS-C, these changes being reflected in a more substantial content of sections 10 and 18 of the flight plan format.

Such data should be considered by air traffic management systems in the sense of making available to the Air Traffic Controller (ATC) and Aeronautical Station Operator (OEA), the information needed for planning air traffic, as well as possible issuing alerts, whenever there is change in the scenario regarding the reported data and resulting impact on the planned actions of control. This within the regulatory framework established by the third, fifth, sixth and fifteenth part of the RAC.

The changes also have implications for airspace users. If you send a flight plan with new content to Navigation Service Provider (ANSP) who is not ready to accept it, could miss some information, misinterpreted, or be reject.

4. AMENDMENT CONTENTS

ICAO considered that, to meet the needs of aircraft with advanced capabilities and the evolving requirements of automated air traffic management (ATM), It is necessary to do updates in the format of flight plan.

The change of flight plan format particularly affects the numerals 7, 8, 10a, 10b, 13, 15, 16 and 18 which are used in ICAO messages related . The ICAO messages affected are ACH, AFP, APL, ALR, RCF, FPL, DLA, CHG, CNL, DEP, ARR, CPL, EST, CDN, ACP, RQP, RQS, SPL. In addition, there are changes on other messages as ARR, CHG, CNL, DEP, DLA, RQP and RQS

Para los numerales 7, 8, 13, 15 Y 16, los cambios son relativamente sencillos, sin embargo en los numerales 10 y 18 los cambios son amplios y más complejos.

La enmienda 1 al PANS-ATM. Doc. 4444 - 15ª Edición, que contiene, básicamente, los siguientes cambios:

4.1 Presentación del Plan de Vuelo

La enmienda altera el plazo para presentación de un plan de vuelo, permitiendo hacerlo con hasta 120 horas de antelación a la EOBT, sin embargo, en Colombia no se recibirán planes de vuelo presentados con más de 24 horas de antelación de la EOBT.

4.2 Modificaciones en las casillas del formato plan de vuelo

CASILLA	DESCRIPCIÓN
7	Identificación de la aeronave: 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 en cabina componen mensajes de enlace descendente 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.
8	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 de vuelo, 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.
10	Equipamiento - COMINAV: 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 el primero alfabético y el segundo (cuando exista) numérico.

For the box 7, 8, 13, 15 and 16, the changes are relatively simple, however in numerals 10 and 18 the changes are extensive and complex.

Amendment 1 to PANS-ATM. Doc 4444-15 Edition, which basically contains the following changes:

4.1 Presentation of the flight plan

The amendment alters the deadline for filing a flight plan, it allows up to 120 hours before the EOBT, however, in Colombia will not be filed flight plans with more than 24 hours in advance of the EOBT.

4.2 Modifications on boxes of the flight plan format

BOX	DESCRIPTION
7	Aircraft identification: Section 7 provides that FPL should allow insertion of up to 7 alphanumeric characters, with no possibility of employment special characters (hyphen or symbols). Considering that some systems make cabin downlink messages including special characters in that field (dash), the grounding system must be able to disregard such information for association with flight plan data stored.
8	Flight rules and type of flight: The new format enables the inclusion of one or more alterations of flight rules along the path defined in the flight plan by specifying characters "Y" or "Z" for the first leg of the flight. With this option, the respective points of alteration of rule must be defined in Section 15 - Route, which must be contained in the route declared. For a flight type of situation requiring a specific treatment of ATS, will be used for STS et indicator, which should be stated in Item 18 of the FPL or the indicator RMK for matters not specified in the amendment.
10	Equipment - COMINAV: This box enables FPL statement of available features and capacity utilization, as the list contained in the amendment. In the declaration of facilities COM / NAV in the FPL, should be used one or two characters, the first letter and the second (if any) numbers.

13	<p>Aeródromo de despegue y hora: Para los casos en que la aeronave despegue de un helipuerto o aeródromo sin designador OACI, el piloto anotará ZZZZ en la casilla 13 del FPL y especificará en la casilla 18, después del indicador DEP/, el nombre y lugar del aeródromo o el primer punto de la ruta o de la radiobaliza precedida de DEP/... .. si la aeronave no ha despegado del aeródromo.</p>
15	<p>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 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.</p>
18	<p>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 arriba deberá ser obedecida a la hora de rellenarse la Casilla 18 del FPL, siendo que la utilización de indicador no especificado por la enmienda puede generar un rechazo, un procesamiento incorrecto o una pérdida de la información.</p> <p>El carácter especial "guión" no podrá ser utilizado en la casilla 18 y el empleo de barra (/) solamente será permitido después de cada indicador.</p>

13	<p>Takeoff and time of Aerodrome: For cases where the aircraft take off from a heliport or aerodrome without ICAO designator, the pilot recorded ZZZZ in box 13 of the FPL and specify in Item 18 following the indicator DEP /, the name and location aerodrome or the first point of the route or the beacon preceded by DEP / if the aircraft has taken off from the airfield.</p>
15	<p>Route: It will make possible that the points of a route could be definite, also, Being in use like it indicators magnetic bearing and a distance in relation with a significant point defined by geographical coordinates. Also it passes to be a requirement, according with modification of the box 8, mentioned previously, the treatment of the insertion alternated of the letters Y or Z on box 15 to allow the specification of more than one point of alteration of flight rules, being that the system will have to interpret the points in which there will be alteration of flight rules.</p>
18	<p>Other Information: The following indicators will have to be considered to be valid for statement on box 18 of 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/. The sequence represented above will have to be respected at the moment of filling the box 18 of FLP, being that the utilization of indicator not specified by the amendment can generate a rejection, an incorrect processing or a loss of information.</p> <p>The special character "dash" it will not be able to be used on box 18 and the use of slash (/) only it will be used after every indicator.</p>

INDICADOR	DESCRIPCIÓN
STS	<p>Las siguientes razones para tratamiento especial por parte del ATS podrán ser declaradas después del indicador STS. Otras razones deberán ser especificadas con el uso del indicador RMK:</p> <p>ALTRV: para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;</p> <p>ATFMX: para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;</p> <p>FFR: extinción de incendios;</p> <p>FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;</p> <p>HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;</p> <p>HEAD: un vuelo con estatus "Jefe de Estado";</p> <p>HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;</p>

INDICATOR	DESCRIPTION
STS	<p>The following reasons for special treatment by ATS will be able to be declared after the indicator STS. Other reasons will have to be specified with the use of the indicator RMK:</p> <p>ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;</p> <p>ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority;</p> <p>FFR: fire-fighting;</p> <p>FLTCK: flight check for calibration of nav aids;</p> <p>HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;</p> <p>HEAD: a flight with Head of State status;</p> <p>HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;</p>

	<p>HUM: para un vuelo que se realiza en misión humanitaria;</p> <p>MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares;</p> <p>MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida;</p> <p>NONRVSM: para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;</p> <p>SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y</p> <p>STATE: para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.</p>
PBN	<p>Las siguientes capacidades RNAV y RNP podrán ser declaradas después del indicador PBN:</p> <p>A1 RNAV 10 (RNP 10) B1 RNAV 5 todos los sensores permitidos B2 RNAV 5 GNSS B3 RNAV 5 DME/DME B4 RNAV 5 VOR/DME B5 RNAV 51NS o IRS B6 RNAV 5 LORANC C1 RNAV 2 todos los sensores permitidos C2 RNAV 2 GNSS C3 RNAV 2 DME/DME C4 RNAV 2 DME/DME/IRU D1 RNAV 1 todos los sensores permitidos D2 RNAV 1 GNSS D3 RNAV 1 DME/DME D4 RNAV 1 DME/DME/IRU L1 RNP4 O1 Básico RNP 1 todos los sensores permitidos O2 Básico RNP 1 GNSS O3 Básico RNP 1 DME/DME O4 Básico RNP 1 DME/DME/IRU S1 RNP APCH S2 RNP APCH con BARO-VNAV T1 RNP AR APCH con RF (autorización especial requerida) T2 RNP AR APCH sin RF (autorización especial requerida)</p>
NAV	<p>Otros datos relativos al equipamiento de navegación, además de los especificados con el indicador PBN/, conforme sea 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.</p>

	<p>HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;</p> <p>MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;</p> <p>MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;</p> <p>NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;</p> <p>SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission; and</p> <p>STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.</p>
PBN	<p>The following capacities RNAV and RNP will be able to be declared after the indicator PBN:</p> <p>A1 RNAV 10 (RNP 10) B1 RNAV 5 All allowed sensors B2 RNAV 5 GNSS B3 RNAV 5 DME/DME B4 RNAV 5 VOR/DME B5 RNAV 51NS o IRS B6 RNAV 5 LORANC C1 RNAV 2 All allowed sensors C2 RNAV 2 GNSS C3 RNAV 2 DME/DME C4 RNAV 2 DME/DME/IRU D1 RNAV 1 All allowed sensors D2 RNAV 1 GNSS D3 RNAV 1 DME/DME D4 RNAV 1 DME/DME/IRU L1 RNP4 O1 Basic RNP 1 All allowed sensors O2 Basic RNP 1 GNSS O3 Basic RNP 1 DME/DME O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU S1 RNP APCH S2 RNP APCH with BARO-VNAV T1 RNP AR APCH with RF (Special clearance required) T2 RNP AR APCH without RF (Special clearance required)</p>
NAV	<p>Other relative information to navigation equipment, Besides the specified with the PBN indicator./, as required by the competent ATS authority, It will be able to declare after NAV/ indicator, for example, The resources of GNSS increase with space utilization, separating two or more methods of increase.</p>

COM	Las aplicaciones o capacidades de comunicación no especificadas en la casilla 10, deben ser declaradas después del indicador COM.
DAT	Las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10, deben ser declaradas después del indicador DAT.
SUR	Las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10, deben ser declaradas después del indicador SUR.
DEP	Para los aeródromos de despegue no listados en la AIP/Colombia parte GEN 2.4, debe ser declarada la localización del despegue después del indicador DEP/, de acuerdo con los casos establecidos en la enmienda 1.
DEST	Para los aeródromos de destino no listados en la AIP/Colombia parte GEN 2.4, debe ser declarada la localización del destino después del indicador DEST/, de acuerdo con los casos establecidos en la enmienda 1.
DOF	En Colombia no se recibirán planes de vuelo presentados con más de 24 horas de antelación de la EOBT.
DEL	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).
ORGN	Para la inserción del direccionamiento AFTN/AMHS de ocho (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 a lo establecido por la autoridad ATS competente.
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.
TALT	Para la inserción del indicador OACI de cuatro (4) letras o del nombre del aeródromo, en el caso 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.

COM	The applications or capacities of communication not specified on box 10, It must be declared after the COM indicator.
DAT	The applications or capacities of data information not specified on box 10, It must be declared after the DAT indicator.
SUR	The applications or capacities of surveillance not specified on box 10, It must be declared after the SUR indicator.
DEP	For departure aerodromes undescribed in the AIP/Colombia part GEN 2.4. it must be declared the location of departure after DEP/ indicator according with the cases established on amendment 1.
DEST	For Destination aerodromes undescribed in the AIP/Colombia part GEN 2.4. must be declared the location of the destination after DEST/. indicator according with the cases established on amendment 1.
DOF	In Colombia will not be filed flight plans with more than 24 hours in advance of the EOBT.
DEL	In case of delay in-route or holdings, shall be inserted the significant points in-route where is planned to occur a delay, followed by the duration of this in the format of hours and minutes (hhmm).
ORGN	For insertion of de AFTN/AMHS addressing of eight (8) letters of the FPL originator or others appropriated details of contact, in cases where the flight plan originator cannot be easily identified, according to the established for the authority competent ATS.
PER	To include information of performance of the aircraft, with the use of an alone letter, in conformity with specification on procedures for the Services of Air Navigation - Aircraft operation (PANS-OPS, Doc 8168) volume 1 - flight procedures, If it is stipulated by the authority competent ATS.
TALT	To include the ICAO indicator of four (4) letters or the name of the airport, in the case that does not exist published indicator, for the alternative aerodrome of departure in which the aircraft has conditions to land, If for operational or technical reasons, The aircraft needs to do a not foreseen landing (of emergency) Immediately after the departure and being impracticable it in the own airport of departure.

5. ACCIONES SOBRE EL PLAN DE VUELO NACIONAL

Todo vuelo que permanezca completamente dentro del espacio aéreo nacional gestionado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar su FPL en el formato "Actual" OACI, si su vuelo se mantiene por completo dentro del espacio aéreo servido por Colombia, es decir corresponde a un vuelo doméstico y su intención de vuelo no considera aeropuertos alternos por fuera del espacio aéreo de jurisdicción de la Aerocivil.

5.1 Formato de presentación

El formato a utilizar para la presentación del plan de vuelo nacional corresponde al "actual" formato de plan de vuelo, el cual, a partir del 15 de Noviembre de 2012 se denominará formato de PLAN DE VUELO NACIONAL y estará disponible en todas las facilidades en donde se preste el servicio de tránsito aéreo o donde se encuentre una oficina AIS de aeródromo.

Toda dependencia asociada a la prestación de los servicios de navegación aérea se abstendrá de aceptar o tramitar un plan de vuelo internacional presentado en el formato de PLAN DE VUELO NACIONAL.

Continúa siendo aplicable el CAPITULO XI • PLANES DE VUELO de la parte décimo quinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Igualmente las formas de Presentación del Plan de Vuelo como son:

- En medio físico - papel (Personalmente)
- Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo.
- Vía Internet.
- Vía fax.
- Vía telefónica.

5.2 Lugar de presentación:

De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia el plan de vuelo se debe presentar ante los servicios de navegación aérea en el aeropuerto de origen del vuelo en el formato "actual".

5.3 Plan de vuelo presentado en vuelo

En caso de aeródromos públicos sin servicios aeronáuticos y/o no controlados, el piloto al mando reportará, por cualquier medio o por la frecuencia tan pronto le sea practicable, el plan de vuelo. La dependencia receptora de éste utilizará el formato "actual" o futuro PLAN DE VUELO NACIONAL para tramitar el plan de vuelo presentado durante el vuelo

5. ACTIONS ON THE NATIONAL FLIGHT PLAN

Every flight that remains inside of the national airspace, managed by the Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil shall have to present the FPL in the "Current" ICAO format If the flight is kept inside the airspace manage by Colombia, that corresponds to a domestic flight and the intention of flight does not consider alternate aerodromes out of the airspace with management of the Aerocivil.

5.1 Presentation Format

The format to using for the presentation of the plan of national flight corresponds to " the actual" flight plan format, which from November 15 of 2012 will be named NATIONAL FLIGHT PLAN format and will be available in all offices where there is air traffic service and Where there is an AIS office of aerodrome.

Every dependence associated with the air navigation service will abstain from receive or process a international flight plan on the NATIONAL FLIGHT PLAN.

Continues applicable the XI CHAPTER, FLIGHT PLAN of fifteenth part of the Aeronautical Regulations of Colombia. Likewise the Presentation ways of the Plan of Flight are:

- In physical medium - paper (Personally)
- By radio. while the aircraft is in flight
- By Internet
- By Fax
- By Phone

5.2 Place of presentation

In agreement with the Aeronautical Regulations of Colombia the flight plan must be submitted to the Air Navigation Services on the aerodrome of departure in the "current" format.

5.3 Flight Plan presented in the Air

In case of public airports without aeronautical services or not controlled. The pilot in control will report, by frequency or by any way as soon be practicable the flight plan. The office that receiving the information used the "current" format or the NATIONAL FLIGHT PLAN format to process the request on air.

5.4 Gestión de la dependencia AIS para trámite de plan de vuelo

El plan de vuelo tramitado para un vuelo nacional en el formato PLAN DE VUELO NACIONAL será transmitido utilizando los procedimientos establecidos actualmente, a través de la AMHS y será aceptado por parte de las dependencias de tránsito aéreo, sean estas automatizadas o no y no tendrán dificultad en la gestión de los FDP.

5.5 Plan de vuelo por internet

El plan de vuelo nacional presentado por internet será exclusivamente gestionado por la oficina de planes de vuelo repetitivos, dependencia de la unidad de flujo, quien atenderá lo pertinente y dará curso del mismo a las facilidades automatizadas o a las otras facilidades.

El procedimiento será el dispuesto en la parte décimo quinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en el numeral 15.11 .2.9.3. Plan de vuelo vía Internet. Esta opción solo estará habilitada para los planes de vuelo nacionales.

6. PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL)

Los planes de vuelo repetitivos son aquellos presentados ante la Oficina de Planes de Vuelo Repetitivos, posición nacional de la Unidad de Flujo Colombia encargada de tramitar los planes de vuelo repetitivos para las FIR Bogotá y Barranquilla, o aquellas FIR adyacentes con las cuales se tenga pactado este procedimiento dentro de las cartas de acuerdo suscritas.

Estos planes de vuelo contienen la información de un vuelo rutinario a realizarse por una operación sea esta comercial o no. Para este último caso, existirá una autorización especial de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

6.1 Formato de Presentación

El formato de presentación de los Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) será el que disponga la unidad de flujo Colombia. Los explotadores de aeronaves entregarán su programación en las fechas dispuestas para la recepción de Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) dentro de la programación que se disponga, siguiendo los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) ajustados a los Documentos 7030 y 4444 de la OACI.

En vuelos de operación nacional las aeronaves se identificarán según su llamado radiotelefónico y número de vuelo asignados por la respectiva compañía aérea.

6.2 Lugar de presentación

Los planes de vuelo repetitivos se presentarán ante la Unidad de Flujo Colombia, Oficina de planes de vuelo repetitivos, por los operadores autorizados y en las

5.4 Management of AIS unit for processing flight plan

The processed flight plan for a domestic flight in the format DOMESTIC FLIGHT PLAN will be transmitted using currently established procedures, through the AMHS and will be accepted by the air traffic agencies, whether automated or not and will have no difficulty in the management of FDP

5.5 Flight Plan online

The domestic flight plan submitted by internet will be exclusively managed by the Office of repetitive flight plans, depending on the flow unit, who will respond as appropriate and shall be taken thereof to the automated facilities or the other facilities.

The procedure shall be as provided in the fifteenth of the Aviation Regulations of Colombia in paragraph 11.15 .2.9.3. Flight plan via the Internet. This option is enabled only for domestic flight plans

6. REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL)

Repetitive flight plans are those submitted to the Office of Repetitive Flight Plans, national position Colombia Flow Unit responsible for handling repetitive flight plans for Bogota and Barranquilla FIR or adjacent FIRs which have agreed this procedure within the letters of agreement signed.

These flight plans contain information of a routine flight to be performed for this commercial operation or not. In the latter case, there will be a special authorization from the Directorate of Air Navigation Services.

6.1 Presentation form

The format of Repetitive Flight Plans (RPL) it is establishes by the flow unit of Colombia. Aircraft operators deliver their programming with in dates for receipt of Repetitive Flight Plans (RPL) Inside the programming that arranges and following the procedures relating to the use of repetitive flight plan (RPL) adjusted to Documents 7030 and 4444.

In domestic flights operating aircraft will be identified by radiotelephone call and flight number assigned by the respective airline.

6.2 Place of Presentation

The repetitive flight plans will be presented to Colombia Flow Unit, Repetitive flight plan Office, by authorized operators and in the dates arranged for this

fechas dispuestas para este fin. Ninguna dependencia diferente podrá recibir, aceptar o tramitar planes de vuelo repetitivos (RPL).

7. PLAN DE VUELO INTERNACIONAL

Para todo vuelo internacional que tiene su origen o su destino en un espacio aéreo extranjero o que, siendo doméstico, entre en un espacio aéreo diferente al de responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica Colombiana o que sobrevuele el espacio aéreo nacional, deberá presentar un plan de vuelo internacional ante la oficina correspondiente en la Unidad de Flujo Colombia, dependencia exclusiva para tramitar los planes de vuelo internacionales hacia y desde cualquier aeródromo al interior de las FIR Bogotá o Barranquilla o gestionar aquellos que realicen un sobrevuelo y utilicen servicios de navegación aérea prestados por alguna dependencia Colombiana.

7.1 Formato de Presentación

El formato de presentación de un plan de vuelo internacional será el nuevo formato de plan de vuelo de OACI, que se designará como formato de plan de vuelo internacional. Este formato se diligenciará de conformidad a los criterios de la enmienda 1 a la 15a edición del documento OACI 4444 por parte del explotador de la Aeronave.

En caso de que el vuelo corresponda a uno presentado a la oficina de planes de vuelo repetitivos, será ésta oficina la encargada de coordinar con la oficina de plan de vuelo internacional para su distribución a las FIR relacionadas de conformidad con los acuerdos regionales y los procedimientos establecidos por la OACI.

7.2 Lugar de presentación

Los planes de vuelo internacionales solamente se pueden presentar por intermedio de una oficina de plan de vuelo de un aeródromo internacional (ARO). Estos están definidos en el artículo Tercero de la parte décimo cuarta de los RAC, así:

- El DORADO Bogotá D C.
 - ERNESTO CORTIZZOS Barranquilla
 - SIMÓN BOLIVAR Santa Mana
 - RAFAEL NUÑEZ Cartagena
 - JOSE MARIA CORDOVA Rionegro
 - ALFONSO BONILLA ARAGÓN Cali
 - ALFREDO VAZQUEZ COBO Leticia
 - PALONEGRO Bucaramanga
 - MATECAÑA Pereira
 - GUSTAVO ROJAS PINILLA San Andrés Isla
 - CAMILO DAZA Cucuta
- Otros aeropuertos con autorización especial son:
- EL EDEN Armenia solamente para vuelos comerciales de pasajeros
 - ALMIRANTE PADILLA Riohacha solamente para operaciones charter autorizadas
 - ALFONSO LOPEZ PUMAREJO Valledupar para operaciones en el festival vallenato en las fechas establecidas por NOTAM.

RPLC AIC C26/12

purpose. No different office will be able to received or process repetitive flight plans (RPL).

7. INTERNATIONAL FLIGHT PLAN

For all international flight that has its origin or destination in a foreign airspace or, being domestic, enter a different airspace not managed by the Colombian Civil Aviation Authority or performed over the national airspace, must submit a international flight plan to the appropriate Colombia Flow Unit office, exclusive office to handle international flight plans to and from any airport within the FIR Bogota or Barranquilla or manage those conducting an overflight and use of air navigation services provided by an dependence of Colombia.

7.1 Presentation Form

The presentation format of an international flight plan format will be the new ICAO flight plan, which will be designated as flight plan format internationally. This format shall be served in accordance with the criteria of Amendment 1 to the 15th edition of the ICAO 4444 document by the aircraft operator.

Should the flight falls within one submitted to the office of repetitive flight plans, this office will be responsible for coordinating with the office of international flight plan for distribution to the related FIR under regional arrangements and procedures established by ICAO.

7.2 Place of Presentation

The international flight plans only can be presented through a flight plan office of international aerodrome (ARO). These are defined in Article Three of the fourteenth of the RAC as well:

- El DORADO Bogotá D C.
 - ERNESTO CORTIZZOS Barranquilla
 - SIMÓN BOLIVAR Santa Mana
 - RAFAEL NUÑEZ Cartagena
 - JOSE MARIA CORDOVA Rionegro
 - ALFONSO BONILLA ARAGÓN Cali
 - ALFREDO VAZQUEZ COBO Leticia
 - PALONEGRO Bucaramanga
 - MATECAÑA Pereira
 - GUSTAVO ROJAS PINILLA San Andrés Isla
 - CAMILO DAZA Cucuta
- Others Airports with special authorization are:
- EL EDEN Armenia only for commercial flight by passengers
 - ALMIRANTE PADILLA Riohacha only for cleared operations charter
 - ALFONSO LOPEZ PUMAREJO Valledupar for operations in the festival vallenato in the established dates by NOTAM.

RPLC AIC A22/12