



PR-GOPE-069

# Procedimiento para la recepción, control, aceptación y transmisión del FPL

CONTROL DE CAMBIOS		
REVISIÓN	FECHA	MODIFICACIONES
0	08/11/2023	Versión original

CIRCUITO DE FIRMAS		
Elaboró	Equipo técnico del Departamento Normas y Procedimientos, EANA S.E.	16/08/2023
Elaboró	Juan Capalbo, Jefe ARO/AIS San Carlos de Bariloche, EANA S.E	23/08/2023
Revisó	Omar Wasilewski, Jefe Dpto. Normas y Procedimientos, EANA S.E.	18/09/2023
Revisó	Marcelo Castronuevo, jefe Dpto. Seguimiento y Control Operativo, EANA S.E.	06/11/2023
Revisó	Marcelo Pelusso, Jefe Dpto. Nacional ANS, EANA S.E.	07/11/2023
Aprobó	Jorge I. Maldonado, Gerente de Operaciones, EANA S.E.	08/11/2023

Jorge I. Maldonado  
Gerente de Operaciones  
EANA S.E.

Toda circulación por vía electrónica o copia en papel de este documento se debe considerar Copia No Controlada a excepción de aquellos que cuenten con la leyenda "Copia Controlada" y el número del destinatario.



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. OBJETIVO .....	4
2. ALCANCE .....	4
3. FECHA DE EFECTIVIDAD.....	4
4. RESPONSABILIDADES.....	4
5. DESARROLLO .....	4
5.1. PLAN DE VUELO .....	4
5.1.1. FORMULARIO DE PLAN DE VUELO .....	4
5.1.2. PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO.....	5
5.1.3. PRESENTACIÓN ANTES DE LA SALIDA .....	5
5.1.4. VUELOS CON ESCALAS .....	5
5.1.5. PRESENTACIÓN DURANTE EL VUELO .....	5
5.1.6. TIEMPOS DE PRESENTACIÓN .....	5
5.1.7. VIGENCIA DEL PLAN DE VUELO .....	5
5.1.8. OPERATORIA FUERZA AÉREA ARGENTINA .....	6
5.1.9. CONTROL Y ACEPTACIÓN DEL PLAN DE VUELO .....	7
5.2. TRANSMISIÓN DE MENSAJES DE MOVIMIENTO.....	8
5.2.1. GENERALIDADES PARA ELABORAR UN MENSAJE .....	9
5.2.1.1. INDICADOR DE PRIORIDAD.....	9
5.2.1.2. DIRECCIÓN.....	9
5.2.1.3. INDICADOR DE REMITENTE .....	10
5.2.1.4. TEXTO .....	10
5.2.2. PROCEDIMIENTO DE TRANSMISIÓN DE MENSAJES ATS.....	10
5.2.2.1. MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL).....	10
5.2.2.2. MENSAJES DE SALIDA (DEP) .....	11
5.2.2.3. MENSAJES DE LLEGADA (ARR).....	11
5.2.2.4. MENSAJES DE DEMORA (DLA).....	12
5.2.2.5. MENSAJES DE MODIFICACIÓN (CHG).....	12
5.2.2.6. MENSAJES DE CANCELACIÓN DE PLAN DE VUELO (CNL) .....	12
5.2.2.7. MENSAJES SUPLEMENTARIOS.....	12
5.2.3. MODELOS DE MENSAJES Y DIRECCIONAMIENTOS .....	13
5.2.3.1. MENSAJE DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL).....	13
5.2.3.2. MENSAJE DE DEMORA (DLA).....	14

Toda circulación por vía electrónica o copia en papel de este documento se debe considerar Copia No Controlada a excepción de aquellos que cuenten con la leyenda "Copia Controlada" y el número del destinatario.



---

5.2.3.3. MENSAJE DE MODIFICACION (CHG).....	14
5.2.3.4. MENSAJE DE CANCELACIÓN (CNL) .....	14
5.2.3.5. MENSAJE DE SALIDA (DEP).....	15
5.2.3.6. MENSAJE DE ARRIBO (ARR).....	15
5.2.3.7. MENSAJE DE REQUERIMIENTO DE PLAN DE VUELO (RQP) .....	16
5.2.3.8. MENSAJE DE REQUERIMIENTO DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO (RQS) .....	16
5.2.3.9. PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO (SPL) .....	16
5. ANEXOS.....	17
6. REFERENCIA.....	17

*Toda circulación por vía electrónica o copia en papel de este documento se debe considerar Copia No Controlada a excepción de aquellos que cuenten con la leyenda “Copia Controlada” y el número del destinatario.*



## 1. OBJETIVO

Este documento establece los procedimientos para la gestión del FPL que deberán contemplar las Dependencias ATS y las Estaciones de Principales Telecomunicaciones Aeronáuticas.

## 2. ALCANCE

El presente Procedimiento es aplicable a todas las Dependencias ATS y Estaciones Principales de Telecomunicaciones Aeronáuticas.

## 3. FECHA DE EFECTIVIDAD

Las disposiciones de este Procedimiento entrarán en vigor el 08 de diciembre de 2023 a las 00:01 UTC

## 4. RESPONSABILIDADES

Quién	Qué
Controlador de tránsito aéreo	- Recepcionar los AFIL y transmitir al Operador ARO/AIS.
Estación Principal de Telecomunicaciones	- Recepcionar y transmitir el FPL.
Oficina ARO/AIS	- Recepcionar, controlar, aceptar y transmitir el FPL.

## 5. DESARROLLO

### 5.1. PLAN DE VUELO

#### 5.1.1. Formulario de plan de vuelo

Cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo deberá contar con el formulario de plan de vuelo modelo OACI a fin de que los usuarios puedan completar los mismos.

Las instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo serán las establecidas en las RAAC Parte 91, AIP ENR 1.10 y PROGEN ATM.



### 5.1.2. Presentación del plan de vuelo

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar

- (1) cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse Servicio de Control de Tránsito Aéreo;
- (2) cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con Servicio de Asesoramiento;
- (3) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas para facilitar el suministro de Servicios de Información de Vuelo, de Alerta y de Búsqueda y Salvamento;
- (4) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo competentes en Estados adyacentes; a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación; y
- (5) todo vuelo a través de fronteras internacionales.

### 5.1.3. Presentación antes de la salida

La presentación del plan de vuelo antes de la salida deberá hacerse en la dependencia ARO/AIS o Estación Principal de Telecomunicaciones. De no existir tal dependencia en un aeródromo de salida, el plan de vuelo deberá recepcionarse por la dependencia de los servicios de tránsito aéreo más cercana a dicho aeródromo según lo establecido en las RAAC Parte 91.153 - Excepciones.

### 5.1.4. Vuelos con escalas

Cuando una aeronave en el aeródromo de salida presenta planes de vuelo para las diversas etapas de vuelo con escalas, la autorización inicial se dará únicamente hasta el primer aeródromo de destino y se expedirán nuevas autorizaciones para cada una de las partes subsiguientes del vuelo.

### 5.1.5. Presentación durante el vuelo

Cuando se realice una presentación de plan de vuelo en vuelo, el controlador de tránsito aéreo se asegurará al momento de recepcionar el AFIL que los datos proporcionados estén completos antes de su transmisión a la dependencia ARO/AIS o Estación Principal de Telecomunicaciones.

### 5.1.6. Tiempos de presentación

Los planes de vuelo no se presentarán con más de ciento veinte (120) horas de anticipación respecto a la hora prevista de fuera de calzos de un vuelo.

Para los vuelos proyectados como controlados desde su comienzo, el plan de vuelo deberá presentarse por lo menos 60 minutos antes de la hora prevista de fuera de calzos (EOBT).

### 5.1.7. Vigencia del Plan de Vuelo

En caso de que haya una demora de más de treinta (30) minutos respecto a la hora prevista de fuera de calzos para un vuelo controlado, o de una hora para otros vuelos, el plan de vuelo deberá enmendarse, o bien deberá presentarse un nuevo plan de vuelo, cancelando el antiguo, según proceda.

*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.*



#### Medios de presentación del FPL:

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:

- a) En papel, con formato OACI, en la oficina ARO/AIS del Aeródromo de Salida;
- b) Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo;
- c) 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 (usuarios que hayan suscripto al convenio con EANA S.E.), deberán ajustarse a lo establecido en los PROCEDIMIENTOS PARA LA RECEPCIÓN, CONTROL, ACEPTACIÓN Y TRANSMISIÓN DEL PLAN DE VUELO (Resolución ANAC 5 – E/2018).
- d) Vía fax para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;
- e) Vía telefónica para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;
- f) Vía electrónica a la Oficina de Gestión de Plan de Vuelo cuando no exista Oficina ARO/AIS en el aeródromo de salida;
- g) Correo Electrónico. Si se opta por esta modalidad de presentación, una vez completado deberá ser firmado, digitalizado y enviado como adjunto (en PDF) a la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida o a la más cercana que se encuentre brindando servicio.

#### 5.1.8. Operatoria Fuerza Aérea Argentina

Las oficinas ARO/AIS recepcionarán los planes de vuelo y mensajes ATS para todo tipo de vuelo que opere la FAA y LADE en los aeródromos de salida, como así también de aquellos vuelos que realicen escalas, desde las direcciones AFTN de las terminales AMHS (CADAS-ATS) ubicadas en las Divisiones de Gestión de Tránsito Aéreo Militar (GTAM) de las unidades de la FAA de acuerdo al siguiente listado:

Unidad	OACI	Dirección AMHS	RTI
I BRIGADA	SADP	SADPQFYX	21413/21448
II BRIGADA	SAAP	SAAPQFYX	22221/Alt. 22110
III BRIGADA	SATR	SATRQFYX	23174
IV BRIGADA	SAME	SAMEQFYX	65357
V BRIGADA	SAOR	SAORQFYX	25316
VI BRIGADA	SAZT	SAZTQFYX	26174
VII BRIGADA	SADJ	SADJQFYX	27234
IX BRIGADA	SAVC	SAVCQFYX	29124/ Alt. 29110
X BRIGADA	SAWG	SAWGQFYX	43178

Toda circulación por vía electrónica o copia en papel de este documento se debe considerar Copia No Controlada a excepción de aquellos que cuenten con la leyenda "Copia Controlada" y el número del destinatario.



BAM MOR	SADM	SADMQFYX	56122/ Alt. 56379
BAM SIS	SARE	SAREQFYX	31170
OFICINA DE GESTIÓN TRÁNSITO AÉREO MILITAR RESISTENCIA	SARE	SAREQPZX	32123/Alt.32296

Se deberá tener en cuenta los siguientes puntos:

- (1) La presentación del FPL y mensajes relacionados deben ser inyectados a la dirección AMHS de la Oficina ARO-AIS del aeródromo de salida: serán direccionados sólo a esta dirección y no a las direcciones del resto de la ruta con el fin de no generar duplicidad y demoras
- (2) En referencia a la casilla 19 del FPL: la información de la casilla 19 también deberá ser agregada en el formulario de FPL.
- (3) Documentación relacionada a operaciones LADE: La planilla de peso y balanceo (loadsheets) debe ser enviada por e-mail o en forma presencial a la oficina ARO-AIS de cada aeródromo de salida.
- (4) Contingencia: ante la interrupción de los sistemas AMHS-CADAS, tanto de EANA S.E. como de Fuerza Aérea Argentina, la presentación de los planes de vuelo o mensajes relacionados se realizará por e-mail.
- (5) Responsabilidad de verificar la recepción y aceptación del plan de vuelo: quedará bajo la responsabilidad de las Divisiones de Gestión de Tránsito Aéreo Militar (GTAM) constatar con el personal de la Oficina ARO-AIS del aeropuerto de salida la aceptación del plan de vuelo y mensajes relacionados, de lo contrario se lo considerará como no recibido.

### 5.1.9. Control y aceptación del plan de vuelo

La Oficina ARO/AIS que reciba un plan de vuelo, o un cambio del mismo:

- a) comprobará que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas;
- b) comprobará que ha sido completado con exactitud;
- c) tomará las medidas oportunas para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo;
- d) indicará la aceptación del plan de vuelo o en tal caso su rechazo al remitente, para que el mismo sea enmendado.

El operador ARO/AIS no aceptará planes de vuelo para actividades Aerofotográficas sin que el Jefe de Aeródromo o quien éste designe haya informado que la operación se encuentra autorizada.

La falta de aprobación expresa de la factibilidad horaria para operar un vuelo por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo al procedimiento indicado en Resolución 180/2019, importará la prohibición de llevarlo a cabo y,



en consecuencia, la imposibilidad de que los Servicios de Tránsito Aéreo reciban todo plan de vuelo de carácter aerocomercial (véase AIC A 04/2019 PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE FACTIBILIDAD HORARIA PARA LA OPERACIÓN DE VUELOS REGULARES, NO REGULARES Y ESPECIALES).

No se aceptará ningún plan de vuelo, si previamente no se ha controlado que se han completado todos los casilleros del formulario con los datos correspondientes, y de acuerdo con las instrucciones para la confección contenidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

Cuando un usuario presente un FPL en una Oficina ARO/AIS para efectuar una Operación VFR en un aeródromo controlado cuyo horario de inicio de servicio es posterior al crepúsculo civil y el horario de finalización es anterior al crepúsculo civil, se deberá controlar que la mencionada operación esté permitida en el aeródromo según la Publicación de Información Aeronáutica AD 2.0.

AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS ATS / ATS AIRSPACE	
1	Designación y límites laterales / <i>Designation and lateral limits</i> CTR SANTIAGO DE ESTERO Círculo de 10 NM de RDO con centro en VOR SDE (274646S - 0641905W).
2	Límites verticales / <i>Vertical limits</i> FL 35 GND
3	Clasificación del espacio aéreo / <i>Airspace classification</i> C
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS / <i>ATS unit callsign</i> SANTIAGO TORRE
5	Idioma(s) / <i>language(s)</i> Español
6	Altitud de transición / <i>Transition altitude</i> 3.000 ft
7	Horas de aplicación / <i>Hours of applicability</i> NII Observaciones / <i>Remarks</i> Se adoptará la clasificación "G" en las circunstancias que se detallan en ENR 1.4.

## 5.2. TRANSMISIÓN DE MENSAJES DE MOVIMIENTO

Esta categoría de mensajes comprende:

- mensajes de plan de vuelo presentado
- mensajes de demora
- mensajes de modificación
- mensajes de cancelación de plan de vuelo
- mensajes de salida
- mensajes de llegada

La preparación de los mensajes relativos al plan de vuelo, su direccionamiento y transmisión compete al personal de ARO/AIS o estación de comunicaciones. El Direccionamiento y transmisión deberá ajustarse a lo establecido en el Capítulo 11 y Apéndice 3 - Mensajes de los servicios de tránsito aéreo del PROGEN-ATM.



## 5.2.1. Generalidades para elaborar un mensaje

### 5.2.1.1. INDICADOR DE PRIORIDAD

Este consistirá en el indicador de prioridad de dos letras apropiado para el mensaje, como se muestra entre paréntesis en la Sección 11.1 del PROGEN ATM, para la categoría correspondiente de mensaje.

*Nota. — En el Anexo 10 de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complemente, se prescribe que el orden de prioridad para la transmisión de mensajes por la AFTN será el siguiente:*

Prioridad de transmisión	Indicador de prioridad
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

### 5.2.1.2. DIRECCIÓN

Consistirá en una serie de indicadores de destinatario, uno para cada uno de los destinatarios a quienes se ha de entregar el mensaje.

Cada indicador de destinatario consistirá en una secuencia de ocho letras, en el orden siguiente:

- a) el indicador de lugar OACI de cuatro letras asignado al lugar de destino;

*Nota. — El Doc. 7910 — Indicadores de lugar, contiene una lista de los indicadores de lugar de la OACI.*

- b)
  - i) el designador OACI de tres letras que identifique a la Autoridad Aeronáutica, servicio o empresa explotadora de aeronaves a que vaya dirigido el mensaje; o
  - ii) en los casos en que no se haya asignado un designador, se utilizará uno de los siguientes:
    - “YXY”, cuando el destinatario sea un servicio u organismo militar;
    - “ZZZ”, cuando el destinatario sea una aeronave en vuelo;
    - “YYY”, en los demás casos.

*Nota. — El Doc. 8585 Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos, contiene una lista de los designadores OACI de tres letras y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complemente.*

- c)
  - i) la letra X, o
  - ii) el designador de una letra que identifique el departamento o división del organismo al cual va dirigido el mensaje.

**Al dirigir mensajes ATS a las dependencias ATS, se usarán los siguientes designadores de tres letras:**

Centro encargado de una región de información de vuelo o de una región superior de información de vuelo (ya sea un ACC o FIC):

- si el mensaje corresponde a un vuelo IFR **ZQZ**
- si el mensaje corresponde a un vuelo VFR **ZFZ**



Torre de control de aeródromo **ZTZ**

Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo **ZPZ**

**Otros designadores de tres letras no deben usarse al dirigir mensajes a dependencias ATS.**

#### 5.2.1.3. INDICADOR DE REMITENTE

El indicador de remitente consistirá en una secuencia de ocho letras similar a un indicador de destinatario, que identifique el lugar de procedencia y el organismo remitente del mensaje.

#### 5.2.1.4. TEXTO

Los mensajes ATS se prepararán y transmitirán según formato y textos normalizados, y de conformidad con la representación convencional de los datos en los casos y condiciones prescritos en el Apéndice 3 del PROGEN ATM.

### 5.2.2. Procedimiento de transmisión de mensajes ATS

#### 5.2.2.1. MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)

Los mensajes FPL deberán 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.

- a) se enviará un mensaje FPL al ACC o al centro de información de vuelo que sirva al área de control o a la FIR dentro de la cual esté situado el aeródromo de salida;
- b) se enviará un mensaje FPL a todos los centros encargados de una FIR o una FIR superior a lo largo de la ruta, que no estén en condiciones de procesar los datos actuales. Además, se enviará un mensaje FPL a la torre de control del aeródromo de destino. Si fuera necesario, se enviará también un mensaje FPL a los centros de control de afluencia responsables de las dependencias ATS a lo largo de la ruta;
- c) si en el plan de vuelo se indicara una posible solicitud durante el vuelo de nueva autorización (RIF), el mensaje FPL se enviará a los demás centros interesados y a la torre de control del nuevo aeródromo de destino;
- d) cuando se haya acordado utilizar mensajes CPL pero se necesite información para la planificación adelantada de la afluencia del tránsito, se transmitirá un mensaje FPL a los ACC interesados;
- e) en el caso de vuelo a lo largo de rutas en las cuales sólo puede proporcionarse servicio de información de vuelo y servicio de alerta, se dirigirá un mensaje FPL a todo centro encargado de una FIR o una FIR superior, a lo largo de la ruta y a la torre de control del aeródromo de destino.

**En el caso de vuelos con escalas intermedias, en que se presenten planes de vuelo en el aeródromo de salida inicial, para cada etapa del vuelo, se aplicará el siguiente procedimiento:**

- a) la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo de salida inicial:
  - (1) transmitirá un mensaje FPL para la primera etapa del vuelo de conformidad con lo anteriormente descripto;



- (2) transmitirá un mensaje FPL separado por cada etapa siguiente del vuelo, dirigido a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo de salida correspondiente;
- b) la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo de cada aeródromo de salida subsiguiente tomará medidas al recibir el mensaje FPL, como si el plan de vuelo se hubiese presentado localmente.

Cuando así se exija por acuerdo entre Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), con objeto de facilitar la identificación de los vuelos y con ello eliminar o reducir la necesidad de interceptar las aeronaves, si se hubieran desviado de la derrota asignada, los mensajes FPL correspondientes a los vuelos a lo largo de rutas, o partes de rutas especificadas que estén situadas muy cerca de los límites entre FIR se dirigirán también a los centros encargados de una FIR o una FIR superior de información de vuelo adyacente a dichas rutas o partes de rutas.

#### 5.2.2.2. MENSAJES DE SALIDA (DEP)

A menos que la Autoridad Aeronáutica prescriba otra cosa en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea, los mensajes DEP se transmitirán inmediatamente después de la salida de una aeronave con respecto a la cual se hayan distribuido anteriormente datos básicos de plan de vuelo.

La Oficina ARO/AIS transmitirá el mensaje DEP a todos los destinatarios de los datos básicos de plan de vuelo.

#### 5.2.2.3. MENSAJES DE LLEGADA (ARR)

Cuando la Oficina ARO/AIS reciba el informe de llegada transmitirá un mensaje ARR:

- a) en caso de aterrizaje en el aeródromo de destino:
- (1) al ACC o al centro de información de vuelo en cuya área esté situado el aeródromo de llegada, si así lo exige dicha dependencia; y
- (2) a la dependencia ATS del aeródromo de salida que inició el mensaje de plan de vuelo, si en éste se había solicitado un mensaje ARR;
- b) en caso de aterrizaje en un aeródromo de alternativa o en otro distinto al de destino:
- (1) al ACC o centro de información de vuelo en cuya área esté situado el aeródromo de llegada;
- (2) a la torre de control del aeródromo de destino;
- (3) a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo de salida; y
- (4) al ACC o centro de información de vuelo encargado de cada FIR o FIR superior que, de acuerdo con el plan de vuelo, la aeronave habría cruzado de no haber sido desviada.

Cuando haya aterrizado una aeronave que ha sufrido falla de comunicaciones en ambos sentidos durante un vuelo controlado, la torre de control del aeródromo de llegada transmitirá un mensaje ARR:

- a) en caso de aterrizaje en el aeródromo de destino:
- (1) a todas las dependencias ATS interesadas en el vuelo durante el período de la falla de las comunicaciones; y
- (2) a todas las demás dependencias ATS que puedan haber sido alertadas;
- b) en caso de aterrizaje en un aeródromo distinto del de destino:

a la dependencia ATS del aeródromo de destino; esta dependencia transmitirá entonces a todas las demás dependencias ATS interesadas o que hayan sido alertadas un mensaje ARR, como en a).



#### 5.2.2.4. MENSAJES DE DEMORA (DLA)

Se transmitirá un mensaje DLA cuando la salida de la aeronave para la cual se hayan enviado datos básicos de plan de vuelo (FPL) se demora más de 30 minutos después de la hora prevista de fuera calzos indicada en los datos básicos de plan de vuelo.

La Oficina ARO/AIS transmitirá el mensaje DLA a todos los destinatarios de los datos básicos de plan de vuelo.

#### 5.2.2.5. MENSAJES DE MODIFICACIÓN (CHG)

Cuando haya de efectuarse un cambio de los datos básicos de plan de vuelo de los FPL transmitidos anteriormente, se transmitirá un mensaje CHG. El mensaje CHG se enviará a todos los destinatarios de datos básicos de plan de vuelo que estén afectados por el cambio. Los datos pertinentes del plan de vuelo básico modificado se proporcionarán a las entidades afectadas que no los hayan recibido previamente.

#### 5.2.2.6. MENSAJES DE CANCELACIÓN DE PLAN DE VUELO (CNL)

Se enviará un mensaje de cancelación de plan de vuelo (CNL) cuando se haya cancelado un vuelo con respecto al cual se hayan distribuido anteriormente datos básicos de plan de vuelo. La Oficina ARO/AIS transmitirá el mensaje CNL a las dependencias ATS que hayan recibido los datos básicos de plan de vuelo.

#### 5.2.2.7. MENSAJES SUPLEMENTARIOS

##### 5.2.2.7.1. Datos suplementarios

Cuando se requieran datos básicos de plan de vuelo o datos de plan de vuelo suplementario, los mensajes de solicitud deberán dirigirse a la dependencia ATS que tenga acceso más probable a dichos datos.

##### 5.2.2.7.2. Mensajes suplementarios

Los mensajes suplementarios comprenden:

- mensajes de solicitud de plan de vuelo
- mensajes de solicitud de plan de vuelo suplementario
- mensajes de plan de vuelo suplementario

##### 5.2.2.7.3. Mensaje de solicitud de plan de vuelo (RQP)

Se transmitirá un mensaje de solicitud de plan de vuelo (RQP) cuando una dependencia ATS desee obtener datos de plan de vuelo. Esto puede ocurrir al recibirse un mensaje relativo a una aeronave para la cual no se hayan recibido los datos básicos de plan de vuelo correspondientes. El mensaje RQP se transmitirá a la dependencia ATS transferidora que originó un mensaje EST, o al centro que originó un mensaje de actualización para el cual no se dispone de datos básicos de plan de vuelo correspondientes. Si no se ha recibido mensaje alguno, pero una aeronave establece comunicaciones de radiotelefonía (RTF) y requiere los servicios de tránsito aéreo, se transmitirá el mensaje RQP a la dependencia ATS anterior a lo largo de la ruta.

##### 5.2.2.7.4. Mensajes de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS)

Se transmitirá un mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS) cuando una dependencia ATS desee obtener datos de plan de vuelo suplementario. El mensaje se transmitirá a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo de salida o, en el caso de un plan de vuelo presentado durante el vuelo, a la dependencia ATS especificada en dicho mensaje de plan de vuelo.



#### 5.2.2.7.5. Mensajes de plan de vuelo suplementario (SPL)

La oficina de notificación ATS del aeródromo de salida transmitirá un mensaje SPL a las dependencias ATS que hayan solicitado información adicional a la ya transmitida en un mensaje CPL o FPL. Cuando el mensaje se transmite por la AFTN se le asignará el mismo indicador de prioridad que el del mensaje de solicitud.

El operador ARO/AIS que preste servicio en una oficina que no opere las 24 hs deberá enviar el mensaje de plan de vuelo suplementario (SPL) de aquellos vuelos cuya ETA sea posterior al horario de finalización de servicio del aeródromo de salida, al ARCC EZEIZA (SAEZYAYX), para el resguardo y de utilización de ser necesario.

### 5.2.3. MODELOS DE MENSAJES Y DIRECCIONAMIENTOS

#### 5.2.3.1. MENSAJE DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)

##### Ejemplo vuelo IFR estándar:

FF SAEZZQZX; SABEZTZX; SADFZTZX;  
311415 SAZSZPZX  
(FPL-LVJJJ-IG  
-LJ45/M-SDFGHIRW/S  
-SAZS1530  
-N0450F390 LIMAY1C LIMAY UZ109 ISMIL UT655 ASADA DCT  
-SADF0140 SADP SAEZ  
-PBN/B2O2 NAV/SBAS DOF/230831 OPR/JET EXPRESS PER/C)

##### Ejemplo vuelo VFR con AFIL:

FF SAEZZFZX; SAVCFZX; SAVEZTZX  
311415 SAZSZPZX  
(FPL-LVKKK-VG  
-B407/L-SDG/C  
-AFIL1530  
-N0120A040 DCT  
-ZZZ0100 SAVB SAZS  
-STS/FFR DEP/SAZS DEST/4213S07148W DOF/230831 EET/SAVF0030 OPR/MINISTERIO  
DE MEDIO AMBIENTE PER/H)

##### Ejemplo vuelo IFR con RIF:

FF SAEZZQZX; SABEZTZX; SAARZTZX; SACOZQZX; SACOZTZX;  
311415 SADFZPZX  
(FPL-LVJJJ-IG  
-LJ45/M-SDFGHIRW/S  
-SADF1530  
-N0450F140 UW5 ROS  
-SAAR0022 SAAP



-PBN/B2O2 NAV/SBAS DOF/230831 OPR/JET EXPRESS PER/C TALT/SAEZ RIF/ROS UW5 CBA SACO)

### 5.2.3.2. MENSAJE DE DEMORA (DLA)

**Ejemplo vuelo estándar:**

(DLA-ARG1693-SAZS0100-SABE-0)

**Ejemplo vuelo saliendo de AD sin código OACI:**

(DLA-LVBAR-ZZZZ0925-SAZN-DEP/LNH)

**Ejemplo vuelo saliendo hacia AD sin código OACI:**

(DLA-LVBAR-SAZS0925-ZZZZ-DEST/HLL)

### 5.2.3.3. MENSAJE DE MODIFICACION (CHG)

**Ejemplo vuelo estándar:**

(CHG-ARG1693-SAZS0100-SAEZ-0-16/SABE0150 SAAR)

**Ejemplo vuelo saliendo de AD sin código OACI:**

(CHG-LVBAR-ZZZZ0925-SAZN-DEP/LNH-16/SAHR0200 SAZN)

**Ejemplo vuelo saliendo hacia AD sin código OACI:**

(CHG-LVBAR-SAZS0925-ZZZZ-DEST/HLL-9/C172/L)

**Ejemplo vuelo del cual se presentó PLN desde el aire y quien recepcionó dichos datos fue el ATS de SAZS:**

(CHG-LVBAR-AFIL0925-SAZN-DEP/SAZS-16/SAHR0200 SAZN)

### 5.2.3.4. MENSAJE DE CANCELACIÓN (CNL)

**Ejemplo vuelo estándar:**

(CNL-ARG1693-SAZS0100-SABE-0)

*Toda circulación por vía electrónica o copia en papel de este documento se debe considerar Copia No Controlada a excepción de aquellos que cuenten con la leyenda "Copia Controlada" y el número del destinatario.*

**Ejemplo vuelo saliendo de AD sin código OACI:**

(CNL-LVBAR-ZZZZ0925-SAZN-DEP/LNH)

**Ejemplo vuelo saliendo hacia AD sin código OACI:**

(CNL-LVBAR-SAZS0925-ZZZZ-DEST/HLL)

**Ejemplo vuelo del cual se presentó PLN desde el aire y quien recepcionó dichos datos fue el ATS de SAZS:**

(CNL-LVBAR-AFIL0925-SAZN-DEP/SAZS)

**5.2.3.5. MENSAJE DE SALIDA (DEP)****Ejemplo vuelo estándar:**

(DEP-ARG1693-SAZS0100-SABE-0)

**Ejemplo vuelo saliendo de AD sin código OACI:**

(DEP-LVBAR-ZZZZ0925-SAZN-DEP/LNH)

**Ejemplo vuelo saliendo hacia AD sin código OACI:**

(DEP-LVBAR-SAZS0925-ZZZZ-DEST/HLL)

**Ejemplo vuelo del cual se presentó PLN desde el aire y quien recepcionó dichos datos fue el ATS de SAZS:**

(DEP-LVBAR-AFIL0925-SAZN-DEP/SAZS)

**5.2.3.6. MENSAJE DE ARRIBO (ARR)****Ejemplo vuelo estándar:**

FF SAEZZQZX;

310050 SAZSPZK

(ARR-ARG1692-SABE2300-SAZS0050-0)

**Ejemplo vuelo arribando de AD sin código OACI:**

FF SAEZZQZX;

311030 SAZSPZK

(ARR-LVBAR-ZZZZ0925-SAZS1030)

**Ejemplo vuelo arribando en AD sin código OACI:**

FF SAEZZQZX;  
311230 SADFZPZX  
(ARR-LVBAR-SADF0925-ZZZZ1230 GBE)

**Ejemplo vuelo del cual se presentó PLN desde el aire y quien recepcionó dichos datos fue el ATS de SAZS:**

FF SAEZZQZX;  
311005 SAZNZPZX  
(ARR-LVBAR-AFIL0925-SAZN1005)

**Ejemplo vuelo arribando en AD distinto al de destino:**

FF SAEZZQZX; SAVEZTZX; SABEZPZX; SAVCZQZX  
311823 SAZSZPZX  
(ARR-ARG1666-SABE2300-SAVE-SAQS1823)

**5.2.3.7. MENSAJE DE REQUERIMIENTO DE PLAN DE VUELO (RQP)**

(RQP-ARG1693-SAQS0100-SABE-0)  
(RQP-LVBAR-ZZZZ0925-SAQN-DEP/LNH)  
(RQP-LVBAR-SAQS0925-ZZZZ-DEST/HLL)

**5.2.3.8. MENSAJE DE REQUERIMIENTO DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO (RQS)**

(RQS-ARG1693-SAQS0100-SABE-0)  
(RQS-LVBAR-ZZZZ0925-SAQN-DEP/LNH)  
(RQS-LVBAR-SAQS0925-ZZZZ-DEST/HLL)

**5.2.3.9. PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO (SPL)**

**(SPL - Identificación de la aeronave - Aeródromo de salida Hora (de despegue real) - Aeródromo de destino - Otros datos - Información suplementaria)**

(SPL-ARG1693



---

-SAZS0117  
-SABE0200 SAAR  
-PBN/B2B3D1O1 NAV/ABAS REG/LVCTC PER/C RMK/TCAS II  
-E/0340 P/149 R/UVE S/D J/LF A/BLANCO Y CELESTE C/RODRIGUEZ)

## 5. ANEXOS

N/A

## 6. REFERENCIA

- 1- PROGEN ATM
- 2- RAAC PARTE 91
- 3- AIP ENR 1.10
- 4- AIC A 45/20 PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIA PARA LA PRESENTACIÓN DE PLAN DE VUELO
- 5- AIC A 04/2019 PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE FACTIBILIDAD HORARIA PARA LA OPERACIÓN DE VUELOS REGULARES, NO REGULARES Y ESPECIALES.
- 6- AIC B 05/2023 EQUIVALENCIAS APPLICABLES AL MANOPER ARO HASTA LA IMPLEMENTACIÓN DEL DOCUMENTO DE REGULACIÓN NACIONAL.