

## INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

### Generalidades

*NOTA: Para las operaciones que se realicen en los espacios aéreos de jurisdicción de la República Argentina, deberá respetarse lo especificado en el REGLAMENTO DE VUELOS.*

### Ejemplos:

- Presentación obligatoria del PLN (N° 43.1).
- Presentación del PLN en vuelo (N° 43.2).
- Vigencia del PLN (N° 43.3 y 69.5).
- Tiempo mínimo de presentación antes de la salida (N° 69.1 y 131.1).
- Tiempo mínimo de presentación en vuelo (N° 69.2 y 131.1.1).
- Ingreso a espacio aéreo controlado IFR/VFR (N° 104).
- Vuelo IFR obligatorio en cualquier condición meteorológica (N° 124.2).

**Síganse con exactitud** los formatos prescritos y la manera de indicar los datos.

**Comiencese insertando** los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.

**Insértense** siempre las horas con 4 cifras, UTC.

**Insértense** las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).

**Espacio sombreado que precede a la Casilla 3.** Para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

*NOTA: Se tiene el propósito de que el término "aeródromo", en los planes de vuelo incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.*

### INSTRUCCIONES PARA LA INSERCIÓN DE LOS DATOS ATS

**Complétense las Casillas 7 al 18** como se indica a continuación.

**Complétense también la Casilla 19** como se indica a continuación, cuando lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se considere necesario.

*NOTA: Los números de las Casillas del formulario no son consecutivos, ya que corresponden a los números de las Secciones Tipo de los mensajes ATS.*

**CASILLA 7: Identificación de la aeronave (máximo 7**

**caracteres):** Insértense una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres:

a) Las marcas de matrícula de la aeronave (por ejemplo, LVJEM, 4XB CD, N2567GA) cuando:

1) El distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (por ejemplo, OOTEK), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (por ejemplo, SABENA OOTEK);

2) La aeronave no esté equipada con radio; o

b) El designador de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NGA213, JTR25) cuando el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NIGERIA213, HERBIE25).

*NOTA: Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radio telefónicos están contenidas en el COM 1 del CRA y el Anexo 10 de la OACI. Los designadores de dos letras OACI y los designadores telefónicos para empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en los documentos COM 3 del CRA y el Doc. 8585 de OACI.*

**CASILLA 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo (uno o dos caracteres). Reglas de vuelo.** Insértense una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar:

I si son IFR

V si son VFR

Y si son IFR primero

Z si son VFR primero

en cualquiera de los dos últimos casos, indíquese en la casilla 15 el punto, o puntos, en los cuales se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

**Tipo de vuelo:** Insértense una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera la autoridad ATS competente:

S si es de servicio aéreo regular

N si es de transporte aéreo no regular

G si es de aviación general

M si es militar

X si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas. (En la República Argentina no se empleará salvo indicación expresa de la Dirección de Tránsito Aéreo.)

**CASILLA 9: Número y tipo de aeronaves y categoría de estela turbulenta.**

**Número de aeronaves (1 ó 2 caracteres):** Insértese el número de aeronaves, si se trata de más de una.

**Tipo de aeronave (2 a 4 caracteres):** Insértese el designador apropiado, según se especifica en el Doc. Designadores de tipos de aeronaves y Doc. 8643 de la OACI. O, si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo. **Insértese ZZZZ**, e indíquese en la casilla 18 el (numero(s) y) tipo(s) de aeronaves, precedidos de TYP/.

**Categoría de estela turbulenta (1 carácter):** Insértese una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

**H • Pesada**, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kg o más;

**M • Media**, para indicar un tipo de aeronave masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 kg, pero más de 7.000 kg;

**L • Ligera**, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kg o menos.

**CASILLA 10: Equipo:**

**Equipo de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación y la aproximación:** Insértese una letra, como sigue: **N** si no se lleva equipo COM ni equipo de ayudas para la navegación y la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona; o **S** si se lleva equipo normalizado COM y de ayudas para la navegación y la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona (véase la Nota 1), y/o Insértese una o más de las letras siguientes para indicar el equipo COM y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponible y que funciona:

- A LORAN A
- B (sin asignar)
- C LORAN C
- D DME
- E Decca
- F ADF
- G GNSS (GPS)
- H HF RTF
- I Navegación inercial
- J Enlace de datos
- K MLS

- L ILS
- M Omega
- O VOR
- P Doppler
- Q (sin asignar)
- R Equipo de ruta RNAV
- T TACAN
- U UHF RTF
- V VHF RTF
- W Aprobación RVSM
- X cuando lo prescriba el ATS
- Y cuando lo prescriba el ATS
- Z demás equipo instalado a bordo

(véase Nota 2).

*NOTA 1: Los equipos VHF RTF, ADF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación. (En la República Argentina se considera normalizado además de los equipos mencionados el DME.)*

*NOTA 2: Si se usa la letra Z, especifíquese en la Casilla 18 cualquier otro tipo de equipo instalado a bordo, precedido de COM/ y/o NAV/, según corresponda.*

*NOTA 3: Si se usa la letra J, especifíquese en la Casilla 18 el equipo instalado a bordo, precedido de DAT/, seguido de una o varias letras, según corresponda.*

*NOTA 4: La inclusión de la letra R, indica que la aeronave satisface las condiciones del tipo de RNP prescripto para el tramo o tramos de rutas, la ruta o rutas y/o área en cuestión*

**EQUIPO DE VIGILANCIA**

Insértese uno o dos de los caracteres siguientes, para indicar el tipo de equipo de vigilancia, en funcionamiento, instalado a bordo.

**Equipo SSR**

**Insértese** uno de los caracteres siguientes, para indicar el tipo de equipo SSR, en funcionamiento, instalado a bordo:

- N NIL.
- A Respondedor - Modo A (4 dígitos - 4096 códigos).
- C Respondedor - Modo A (4 dígitos - 4096 códigos) y Modo C.
- X Respondedor - Modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión.
- P Respondedor - Modo S. comprendida la transmisión de altitud de presión pero sin transmisión de identificación de aeronave.
- I Respondedor - Modo S. comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión.
- S Respondedor - Modo S. comprendida la transmisión de altitud de presión y la transmisión de identificación de aeronave.

**Equipo ADS**

- D Función ADS

**CASILLA 13: Aeródromo de salida y hora (8 caracteres):** **Insértese** el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, o si no se ha asignado indicador de lugar, **Insértese ZZZZ**, e Indíquese, en la Casilla 18, el nombre del aeródromo, precedido de DEP/, empleando el designador nacional de tres letras o si no se dispone el nombre en texto claro (Ejemplo: DEP/LEO, DEP/Estancia La Rosa), o si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, **Insértese AFIL**, e indíquese, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/. **Luego, sin ningún espacio, insértese** para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos, o para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual el plan de vuelo se refiere.

**CASILLA 15: Ruta:** **Insértese la primera velocidad de crucero** como en (a) y el primer nivel de crucero como en (b), sin espacio alguno entre ellos.

**Luego**, siguiendo la flecha, **Insértese** la descripción de la ruta como en (c).

**(a) Velocidad de crucero (máximo 5 caracteres):**

**Insértese la velocidad verdadera**, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de: **Kilómetros por hora**, mediante la letra K seguida de 4 cifras (ejemplo: KO830); **Nudos**, mediante la letra N seguida de 4 cifras (ejemplo: NO450; ver nota); **Número de Mach**, cuando la autoridad ATS competente lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (ejemplo: MO82).

*NOTA: En la República Argentina se empleará, por el momento, Nudos.*

**(b) Nivel de crucero (máximo 5 caracteres):**

**Insértese** el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de: **Nivel de vuelo**, expresado mediante una F seguida de 3 cifras (por ejemplo. FO85: F330; ver nota); o **Nivel métrico normalizado en decenas de metros**, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (v.g. 1130); o **Altitud en centenas de pies expresada mediante una M seguida de 3 cifras** (v.g., A045; A100); o **Altitud en decenas de metros**, expresada mediante una M ); o **respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR**. (Ver N° 91 del Reglamento de Vuelos).

*NOTA: En la República Argentina se empleará lo siguiente:*

1) Cuando el vuelo se realice por debajo del Nivel de Transición: "altitud en centenas de pies".

2) Cuando el vuelo se realice por sobre el Nivel de Transición: "niveles de vuelo (FL)".

**(c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel y/o reglas de vuelo)**

**Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas:**

**Insértese** si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS, o si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS ni conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS. **Luego Insértese** cada punto en el cual esté previsto cambiar la velocidad o nivel, cambiar de ruta ATS, y/o cambiar de reglas de vuelo.

*NOTA: Cuando se planee la transición entre una ruta ATS inferior y una ruta ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no será necesario insertar el punto de transición.*

**Seguido, en cada caso**, del designador del próximo tramo de ruta ATS, incluso si es el mismo que el precedente, o de DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

**Vuelos fuera de las rutas ATS designadas:**

**Insértese** los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 Km (200 NM), incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo, o cuando lo requieran las autoridades ATS competentes, **Defínase** la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este oeste entre los 70°S y los 70°N, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.

Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección norte-sur, defínase derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

**Insértese** DCT entre puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.

**Usese solamente** la representación convencional de los datos que figuran en 1) a 5), que sigan, y **Sepárese** cada elemento con un espacio.

1) **Ruta ATS (2 a 7 caracteres): El designador cifrado** asignado a la ruta o al tramo de ruta, (v.g., W5, G12, UA570), con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o llegada a medida que se publiquen las SID's o STAR's.

2) **Punto importante (2 a 11 caracteres): El designador** cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (v.g., LN, MAY, PADEX,

SOLER).

*NOTA: En los espacios aéreos de jurisdicción nacional, se utilizarán cinco (5) letras como se establece en el AIP, para los puntos de notificación no definidos por radioayudas en las rutas ATS.*

—O, si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

—**Grados solamente (7 caracteres):** 2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 36S063W.

—**Grados y minutos (11 caracteres):** 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 4620S07504W.

**Marcación y distancia con respecto a una ayuda para la navegación:** La identificación de una ayuda para la navegación (normalmente un VOR), con 2 ó 3 caracteres; LUEGO la marcación desde la ayuda, con 3 cifras, dando los grados magnéticos; LUEGO la distancia desde la ayuda, con 3 cifras, que expresen millas marinas. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros - v.g., un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR "UEN" de 40 millas marinas, debería indicarse así: UEN 180040.

3) **Cambio de velocidad o de nivel (máximo 21 caracteres):** El punto en el cual esté previsto cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel, expresado exactamente como en 2) anterior, seguida de una barra oblicua y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresados exactamente como en a) y b) anteriores, sin un espacio entre ellos, aún cuando solamente se cambie uno de estos elementos.

Ejemplos: LN/N0284A045  
MAY/NO305F180

PADEX/NO420F330

4620SO7504W/N0500F350

36SO63W/NO450F330  
UEN

180040/NO350F330

4) **Cambio de reglas de vuelo (máximo 3**

**caracteres):** El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) ó 3) anteriores, seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes:

VFR si es de IFR a VFR

IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: PADEX VFR

PADEX/N0280F050 IFR

5) **Ascenso en crucero (máximo 28 caracteres):** La letra C seguida de una barra oblicua; LUEGO el punto en el cual esté previsto iniciar el ascenso en crucero, expresado como en 2) anterior, seguido de una barra oblicua; LUEGO la velocidad que se piense mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en a) anterior, seguida de los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero, cada nivel expresado exactamente como en b) anterior, o el nivel sobre el cual el ascenso en crucero esté previsto, seguido de las letras PLUS, sin un espacio entre ellos:

Ejemplos: C/48S050W/N0300F290F350

C/48S050W/N0300F290PLUS

**CASILLA 16: Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromo(s) de alternativa:**

**Aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres):** Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, seguido, sin un espacio, de la duración total prevista, o, si no se ha asignado indicador de lugar, insértese ZZZZ seguido, sin un espacio, de la duración total prevista e indíquese en la Casilla 18 el nombre del aeródromo, precedido de DEST/, empleando el designador nacional de tres letras o si no se dispone el nombre en texto claro (ejemplo: DEST/BAL, DEST/Estancia La Rosa).

*NOTA: En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo.*

**Aeródromo(s) de alternativa (4 caracteres):** Insértese el (los) indicador (es) de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa, separados por un espacio, o, si no se ha asignado un indicador de lugar al aeródromo de alternativa, **insértese ZZZZ** e **indíquese** en la Casilla 18 el nombre del aeródromo, precedido de ALTN/, empleando el designador nacional de tres letras o si no se dispone el nombre en texto claro (Ejemplo: ALTN/FLO, ALTN/Estancia La Rosa).

**CASILLA 18: Otros datos: Insértese 0 (cero) si no hay otros datos; o, cualquier otra información necesaria,**

preferentemente en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

EET/ designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos o designadores de límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente.

Ejemplos: EET/SAEF0130  
EET/TOSOR0220

RIF/ Los detalles relativos a la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI, de cuatro letras, correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada debe ser objeto de renovación en vuelo de la autorización.

Ejemplos: RIF/SACO  
RIF/UW24 SACO  
RIF/LEMD

REG/ Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la Casilla 7.

SEL/ Clave SELCAL, si está prescrito por la autoridad ATS competente.

OPR/ Nombre del explotador, si no se desprende claramente de la identificación de la aeronave consignada en la Casilla 7.

STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, v.g., aeronave hospital, un motor parado, v.g., STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP, STS/VIP.

TYP/ Tipo(s) de aeronave, precedido(s), en caso necesario, del (de los) número(s) de aeronaves, cuando ZZZZ esté insertado en la Casilla 9.

PER/ Datos de performance de la aeronave, (v. g. PER/025014).

COM/ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente, ejemplo COM/UHF solamente.

DAT/ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M ; por ejemplo DAT/S para el enlace de datos HF, DAT/V para el enlace de datos VHF, DAT/M para el enlace de datos SSR en modo S.

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación según lo requiera la autoridad ATS competente. ejemplo NAV/INS.

DEP/ Nombre del aeródromo de salida, cuando

7777 esté insertado en la Casilla 13, o el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la ubicación de la dependencia ATS. de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL esté insertado en la Casilla 13.

DEST/ Nombre del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la Casilla 16.

ALTN/ Nombre del(los) aeródromo(s) de alternativa. si se inserta ZZZZ en la Casilla 16.

DOF/ Día de vuelo, insértese fecha del vuelo cuando no coincida con la fecha de presentación del formulario del plan de vuelo.

RALT/ Nombre de aeródromo(s) de alternativa en ruta.

CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.

RMK/ Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

**CASILLA 19: Información suplementaria. Autonomía:** Después de E/ , **insértese** un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

**Personas a bordo:** Después de P/ , **insértese** el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente. **Insértese** TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

#### Equipo de emergencia y supervivencia:

R/ (RADIO) **Táchese U** si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz.

**Táchese V** si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz.

**Táchese E** si no se dispone del equipo Transmisor de Localización de Emergencia (ELT).

S/ (EQUIPO DE SUPERVIVENCIA)

**Táchese** todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia. **Táchese P** si no se lleva a bordo equipo de

	supervivencia polar. <b>Táchese D</b> si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto. <b>Táchese M</b> si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo. <b>Táchese J</b> si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.	
J/ (CHALECOS)	<b>Táchese</b> todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas. <b>Táchese L</b> si los chalecos salvavidas no están dotados de luces. <b>Táchese F</b> si los chalecos salvavidas no están equipados con fluoresceína. <b>Táchese U ó V o ambos</b> , según se señaló en R/, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.	REFERENCIAS
		AFIL: Plan de vuelo presentado en vuelo.
		DCT: Directo (con relación a los permisos del plan de vuelo y tipo de aproximación).
		EET: Duración total prevista (en el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue, para llegar a la vertical del aeródromo de destino).
		ELT: Radiobaliza de emergencia para localización de aeronave.
		EOBT: Hora prevista de fuera calzos (hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida).
D/ (BOTES NEUMATICOS) (NUMERO) (CAPACIDAD)	Táchese los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo; y Insértese la capacidad total, número de personas de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo; y	HF RTF: Alta frecuencia en radiotelefonía.
(CUBIERTA)	Táchese el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos; y	PER: Datos de performance de la aeronave (PER/025014 o sea a 250 nudos 14 minutos para alcanzar el nivel).
(COLOR)	Insertese el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.	RIF: Requerimiento en vuelo
A/ (COLOR Y	Insértese el color de la aeronave	RTF: Radiotelefonía
MARCAS DE LA AERONAVE)	y las marcas importantes.	STS: Razón del tratamiento especial por parte del ATS
N/ (OBSERVACIONES)	Táchese el indicador N si no hay observaciones, o indíquese todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.	TBN: Que ha de notificarse
C/ (PILOTO)	Insértese el nombre del Comandante de la aeronave.	TYP: Tipo de aeronave
		UHF RTF: Frecuencia ultraalta en radiotelefonía
		VH F RTF: Muy alta frecuencia en radiotelefonía.

**Presentado por:** Insértese el nombre de la dependencia, empresa y/o persona que presenta el plan de vuelo.

*NOTA: El comandante de la aeronave o para el caso de las empresas aerocomerciales su representante designado, deberá firmar el PLN en el espacio reservado para requisitos adicionales.*