



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



CORRECTO LLENADO DE PLAN DE VUELO

Un Plan de Vuelo (FLP) es aquel en el cual ha de ser llenado con todo lo referente a un vuelo en específico a realizar y este ha de ser aprobado por los servicios de tránsito aéreo (ATS) y entre sus características están: el tipo de aeronave utilizada, las reglas de vuelo por las cuales se van a regir, y el equipo de acuerdo con la operación de la tripulación entre otros, los cuales serán especificados más adelante.

7 aircraft ident.

En el punto 7: Va a estar identificado la aeronave a usar por el piloto (Callsign).

8 flightrules

En el punto 8: Va estar especificado el tipo de vuelo a usar por el piloto, los cuales son (I) vuelo instrumental, (V) vuelo visual, (Y) vuelo con salida instrumental y llegada visual y (Z) vuelo con salida visual y llegada instrumental.

type of flight

En type of flight, tenemos unas categorías, las cuales son (S) servicios regulares (vuelo comercial según calendario), (N) operaciones de transporte aéreo no regular (vuelo comercial de manera ocasional), (M) si el vuelo es militar y (X) para vuelos de búsqueda y rescate entre otros.

9 number

En 9 number, en este caso si estas volando solo colocaras 1, en el caso de vuelos militares y aeronaves en formación el líder del escuadrón deberá colocar la cantidad de aeronaves a su cargo.

wake turbulence cat.

En wake turbulence cat, esta va a estar identificado con el tipo de wake turbulence, es decir, la estela de turbulencia que va a dejar la aeronave, (L) para aeronaves pequeñas tipo be58, (M) para aeronaves medianas, tipo B738 y (H) para aeronaves pesadas tipo MD11.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



10 equipment

Los Equipamientos, son aquellos sistemas que posee el avión como por ejemplo navegación por VOR, NDB, TACAN entre otros, a continuación se mostrara una imagen con todos los equipamientos:

Radio and Navigation Equipment

S - Standard (VHF, VOR, ILS)

A - GBAS Ldg System J1 - CPDLC ATN VDL Mode 2 M1 - ATC RTF SATCOM (INMARSAT)

B - LPV J2 - CPDLC FANS 1/A HFDL M2 - ATC RTF (MTSAT)

C - Loran C J3 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4 M3 - ATC RTF (Iridium)

D - DME J4 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 O - VOR

E1 - FMC WPR ACARS J5 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) R - PBN (PBN/required in item 18)

E2 - D-FIS ACARS J6 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) T - TACAN

E3 - PDC ACARS J7 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) U - UHF RTF

F - ADF K - MLS V - VHF RTF

G - GPS / GNSS L - ILS W - RVSM (FL290-FL410)

H - HF RTF X - MNPS

I - INS (Inertial nav) Y - 8.33 kHz radio

Z - Other (specify in item 18 preceded by COM/NAV/ or DAT/)

OK Cancel

“A”, Augmentation System Ground-Based (GBAS) es un sistema de seguridad que aumenta el Servicio de Posicionamiento Estándar GPS (SPS) y proporciona niveles de servicio mejorada y es compatible con todas las fases de aproximación, aterrizaje, salida y operaciones de superficie dentro de su área de cobertura.

“B”, Actuación del localizador con guía vertical (LPV) cuyo propósito es volar con procedimientos de semejanza a el ILS publicados como RNAV GNSS con los mínimos LPV mediante del uso de Space System Based Augmentation (SBAS).

“C”, Navegación de Larga Distancia (LORAN), es un sistema de navegación de radio terrestre utilizando transmisores de baja frecuencia para determinar la ubicación y velocidad del receptor, es decir la aeronave.

“D” Equipo de Medición de Distancia (DME), es una navegación de radio basado en transpondedor que mide la distancia entre el equipo de tierra y el avión, por señales de VHF o UHF de radio.

“E1” Vuelo Administración de equipos (FMC) Informar WayPoint (WPR) Aviones Comunicaciones Abordar Reporting System (ACARS). Este método de entrega para los informes de posición de aeronaves se conoce como FMC WPR. (*) ACARS es un sistema de enlace de datos digital para la transmisión de mensajes cortos, relativamente simples entre estaciones de aeronave y de tierra a través de la radio o por satélite.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



“E2”, Enlace de datos (D) -Vuelo Servicios de Información (FIS) Aviones Comunicaciones Abordar Reporting System (ACARS). *). Los servicios de información de vuelo previsto como informes meteorológicos y datos operacionales.

“E3”, Autorización Pre-Salida (PDC) Aviones Comunicaciones Abordar Reporting System (ACARS). . Autorización previa a la salida del ATC puede ser recibida en la cabina a través del ACARS. El ACARS es un sistema de enlace de datos digital para la transmisión de mensajes cortos, relativamente simples entre estaciones de aeronave y de tierra a través de la radio o por satélite.

“F” Buscador automático de dirección (ADF) es una radionavegación no direccional.

“G”, Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS), este abarca todos los sistemas de navegación por satélite como el GPS.

“H”, Alta Frecuencia (HF) RadioTelephone (RTF). (Se utiliza principalmente durante el vuelo oceánico).

“I”, Un sistema de navegación inercial (INS) o Sistema de Referencia Inercial (IRS) o unidad de referencia inercial (IRU) es una ayuda a la navegación que utiliza un ordenador, sensores de movimiento (acelerómetros) y sensores de rotación (giroscopios) para calcular continuamente la posición, la orientación y la velocidad (dirección y velocidad de movimiento) de un avión sin la necesidad para las referencias externas.

“J1”, Controlador de Piloto de enlace de datos de comunicaciones (CPDLC) Red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) VHF modo digital 2 (VDL2).

El VDL Modo 2 de la OACI es la versión VDL más utilizada. Fue elegido para el programa de Eurocontrol Enlace 2000+ y se especifica como el eslabón principal en la regla único de la UE Cielo Europeo adoptada en enero de 2009 que requiere todos los nuevos aviones que vuelan en Europa 1 de enero de 2014 para equipar con CPDLC.

“J2”, Controlador de Piloto de enlace de datos (CPDLC) Comunicaciones futuros servicios de navegación aérea (FANS) 1 / A de alta frecuencia de enlace de datos (HFDDL).

FANS 1 / A proporciona controlador-piloto de comunicaciones por enlace de datos (CPDLC) e incluyen incluyen autorizaciones del control de tránsito aéreo, las solicitudes piloto y presentación de informes de posición. FANS 1 / A típicamente opera sobre las comunicaciones por satélite (SATCOM) y se utiliza sobre todo en el espacio aéreo oceánico. FANS 1 / A sobre HFDDL proporciona control del tráfico aéreo (ATC) cobertura de comunicación en la región polar.

“J3”, Controlador de Piloto de enlace de datos de comunicaciones (futuros servicios de navegación aérea CPDLC (FANS) 1 / A VHF Data Link (VDL) Modo A.

FANS 1 / A proporciona controlador-piloto de comunicaciones por enlace de datos (CPDLC) e incluyen las autorizaciones del control de tránsito aéreo, las solicitudes piloto y presentación de informes de posición. FANS 1 / A típicamente opera sobre las comunicaciones por satélite (SATCOM) y se utiliza sobre todo en el espacio aéreo oceánico. VDL Modo A también se conoce como POA (Plain Old ACARS).

“J4” Controlador de Piloto de enlace de datos (CPDLC) Comunicaciones futuros servicios de navegación aérea (FANS) 1 / A VHF Data Link (VDL) Modo 2.

FANS 1 / A proporciona controlador-piloto de comunicaciones por enlace de datos (CPDLC) e incluyen incluyen autorizaciones del control de tránsito aéreo, las solicitudes piloto y presentación de informes de posición. FANS 1 / A típicamente opera sobre las comunicaciones por satélite (SATCOM) y se utiliza sobre todo en el espacio aéreo oceánico. El VDL Modo 2 de la OACI es la versión VDL más utilizada.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO ICAO CHILE - CL-FOC



Fue elegido para el programa de Eurocontrol Enlace 2000+ y se especifica como el eslabón principal en la regla único de la UE Cielo Europeo adoptada en enero.

“J5”, Controlador de Piloto de enlace de datos de comunicaciones (futuros servicios CPDLC Navegación Aérea (FANS) 1 / A.

FANS 1 / A proporciona controlador-piloto de comunicaciones por enlace de datos (CPDLC) e incluyen incluyen autorizaciones del control de tránsito aéreo, las solicitudes piloto y presentación de informes de posición. FANS 1 / A típicamente opera sobre las comunicaciones por satélite y se utiliza sobre todo en el espacio aéreo oceánico. Este indicador especifica que los datos está en tránsito a través de la red de satélites INMARSAT.

“J6”, Controlador de Piloto de enlace de datos de comunicaciones (futuros servicios CPDLC Navegación Aérea (FANS) 1 / A.

FANS 1 / A proporciona controlador-piloto de comunicaciones por enlace de datos (CPDLC) e incluyen incluyen autorizaciones del control de tránsito aéreo, las solicitudes piloto y presentación de informes de posición. FANS 1 / A típicamente opera sobre las comunicaciones por satélite y se utiliza sobre todo en el espacio aéreo oceánico. Este indicador especifica que los datos está en tránsito a través de la red de satélites MTSAT.

“J7”, Controlador de Piloto de enlace de datos de comunicaciones (futuros servicios CPDLC Navegación Aérea (FANS) 1 / A.

FANS 1 / A proporciona controlador-piloto de comunicaciones por enlace de datos (CPDLC) e incluye las autorizaciones del control de tránsito aéreo, las solicitudes piloto y presentación de informes de posición. FANS 1 / A típicamente opera sobre las comunicaciones por satélite y se utiliza sobre todo en el espacio aéreo oceánico. Este indicador especifica que los datos están en tránsito a través de la red de satélites Iridium. Permite que la voz en todo el mundo y las comunicaciones de datos.

“K”, Sistema de aterrizaje por microondas (MLS), este sistema de aterrizaje proporciona información más precisa y supera las posibles limitaciones del ILS.

“L”, Sistema de aterrizaje instrumental (ILS) es un sistema de aproximación por instrumentos en tierra que proporciona una guía de precisión para una aeronave que se aproxima y el aterrizaje en una pista.

“M1”, Control de Tráfico Aéreo (ATC) RadioTelephone (RTF) las comunicaciones por satélite (SATCOM) con los datos en tránsito a través de la red de satélites INMARSAT.

“M2”, Control de Tráfico Aéreo (ATC) RadioTelephone (RTF) las comunicaciones por satélite (SATCOM) con los datos en tránsito a través de la red de satélites MTSAT.

“M3”, Control de Tráfico Aéreo (ATC) RadioTelephone (RTF) las comunicaciones por satélite (SATCOM) con los datos en tránsito a través de la red de satélites Iridium.

“O”, VOR, es una radio ayuda omnidireccional y se transmite en VHF.

“R”, es la Navegación Basada en el Performance (PBN), es utilizado por ATC a efectos de autorización y la ruta propuesta.

“T”, Navegación Aérea Táctica (TACAN), es un sistema de navegación en UHF, dando información continua al personal del vuelo en cuanto a su alcance y demora de una baliza, es utilizado principalmente por aviones militares.

“U”, Frecuencia Ultra Alta (UHF), son los equipos de radio a bordo de una aeronave.

“V”, Frecuencia Muy Alta (VHF), son los equipos de radio a bordo de una aeronave.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO ICAO CHILE - CL-FOC



“W”, Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) de 300 metros (1000 pies) de separación entre aeronaves, este ofrece seis niveles de crucero adicionales entre el FL290 y FL 410.

“X”, Mínimo Navigation Performance Specifications (MNPS), es un conjunto de normas que requieren las aeronaves para tener una capacidad de performance mínima de navegación para operar en el espacio aéreo MNPS designado. El espacio aéreo se define verticalmente entre FL285 y FL410.

“Y”, Muy Alta Frecuencia (VHF), con el canal de separación de 8,33 kHz.

“Z”, Indica que otro equipo o capacidades que no se especifican en este artículo.



Transponder Type

En la imagen que veremos a continuación están los diferentes tipos de transponders.

Transponder Type

Transponder Type

- N - no transponder on board
- A - Mode A only (no altitude reporting)
- C - Mode C
- E - mode S (with aircraft ID, pressure altitude and ADS-B)
- H - mode S (with aircraft ID, pressure altitude and enhanced surveillance capability)
- I - mode S (with aircraft ID, but without pressure altitude)
- L - mode S (with aircraft ID, pressure altitude, ADS-B and enhanced surveillance capability)
- P - mode S (with pressure altitude, but without aircraft identification)
- S - mode S (with aircraft ID and pressure altitude)
- X - mode S (without aircraft ID and pressure altitude)

ADS-B / ADS-C (applies only for mode S transponders)

<input type="checkbox"/> B1 - ADS-B with dedicated out capability	<input type="checkbox"/> V1 - ADS-B out capability using VDL Mode 4
<input type="checkbox"/> B2 - ADS-B with dedicated in and out capability	<input type="checkbox"/> V2 - ADS-B in and out capability using VDL Mode 4
<input type="checkbox"/> U1 - ADS-B out capability using UAT	<input type="checkbox"/> D1 - ADS-C with FANS 1/A capabilities
<input type="checkbox"/> U2 - ADS-B in and out capability using UAT	<input type="checkbox"/> G1 - ADS-C with ATN capabilities

“N”, Indica que no hay equipo de vigilancia para la ruta a volar, se lleva o el equipo no funciona.

“A”, Transponder – Modo A (4 dígitos - 4096 códigos)

“C”, Transponder – Modo A (4 dígitos - 4096 códigos) y Modo C

“E”, Transponder Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y señales espontáneas ampliadas (ADS-B) capacidad.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



“H”, Transponder Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada.

“I”, Transponder Modo S, incluyendo identificación de la aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión.

“L”, Transponder Modo S, incluyendo identificación de la aeronave, la altitud de presión y señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y capacidad de vigilancia mejorada.

“P”, Transponder Modo S, incluyendo la altitud de presión, pero sin capacidad de identificación de la aeronave.

“S”, Transponder Modo S, incluyendo tanto la altitud de presión y la capacidad de identificación de aeronave.

“X”, Transponder Modo S, ni con la altitud de presión, ni la capacidad de identificación de la aeronave.

ADS-B / ADS-C (applies only for mode S transponders) (Aplica solamente para los Transponder Modo S.

“B1-ADS-B”, hace uso de la tecnología GPS para determinar y compartir la información de ubicación de aeronaves precisa, y arroja información de vuelo adicional a las cabinas de las aeronaves debidamente equipadas. En lo concerniente a B1 hace referencia a capacidad OUT.

“B2-ADS-B”, hace uso de la tecnología GPS para determinar y compartir la información de ubicación de aeronaves precisa, y arroja información de vuelo adicional a las cabinas de las aeronaves debidamente equipadas. En cuanto a B2 hace referencia a capacidades IN y OUT.

“U1-ADS-B”, hace uso de la tecnología GPS para determinar y compartir la información de ubicación de aeronaves precisa, y arroja información de vuelo adicional a las cabinas de las aeronaves debidamente equipadas. En lo concerniente a U1 hace referencia a capacidad OUT.

“U2-ADS-B”, hace uso de la tecnología GPS para determinar y compartir la información de ubicación de aeronaves precisa, y arroja información de vuelo adicional a las cabinas de las aeronaves debidamente equipadas. En lo concerniente a U2 hace referencia a capacidades IN y OUT.

“V1-ADS-B”, hace uso de la tecnología GPS para determinar y compartir la información de ubicación de aeronaves precisa, y arroja información de vuelo adicional a las cabinas de las aeronaves debidamente equipadas. En lo concerniente a V1 hace referencia a capacidad OUT.

“V2-ADS-B”, hace uso de la tecnología GPS para determinar y compartir la información de ubicación de aeronaves precisa, y arroja información de vuelo adicional a las cabinas de las aeronaves debidamente equipadas. En lo concerniente a V2 hace referencia a capacidades IN y OUT.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



“D1-ADS-C”, es el sistema en tierra que establecerá un contrato con la aeronave de manera que la información sea obtenida por sus sensores de abordo y pasar esta información al sistema de tierra en circunstancias específicas, excepto en emergencias.

“G1-ADS-C”, es el sistema en tierra que establecerá un contrato con la aeronave de manera que la información sea obtenida por sus sensores de abordo y pasar esta información al sistema de tierra en circunstancias específicas, excepto en emergencias.

13 departure aerodrome

En esta casilla se ha de colocar el aeropuerto de salida. (Código OACI (ICAO) Aeropuerto, ejemplo: SCIE)

departure time

Se ha de colocar la hora estimada de despegue y esta debe ser en horario UTC (zulú). (4 números, ejemplo: 1250).

15 cruising speed

Aquí deberá colocar la velocidad crucero y tiene unas especificaciones, en esta casilla podemos especificar la unidad de medida de velocidad, es decir:

- N para nudos, expresada en 4 dígitos, ejemplo: N415.
- M para Mach, expresada en 3 dígitos, ejemplo: M075.
- K para Kilómetros por hora, expresada en 4 dígitos y usada para vuelos en Rusia, ejemplo: K0842

level

Aquí se colocará la altitud o nivel de vuelo, y esta expresado en 4 unidades de medida:

- F (Flight Level), cuando se vuela por arriba de la altitud de transición, expresada en 3 dígitos, ejemplo: F310.
- A (Altitud), cuando se vuela por debajo de la altitud de transición, expresado en 3 dígitos, ejemplo: A045 (4500ft).
- M (Sistema Métrico), expresados en decenas de metros por debajo de la altitud de transición, solo utilizado en Rusia.
- VFR (Visual Flight Rules), este se usa cuando no se elige ninguna altitud en concreto, ejemplo: Cuando mantendremos 1000ft AGL durante todo el vuelo.

Nota: nivel VFR se usara únicamente cuando el vuelo es por debajo de los 3000ft AGL, para este tipo de vuelo a diferencia del IFR, tendrá que sumar 500ft, ejemplo: VFR F065, IFR F060.

Nota: la altitud crucero dependerá de las reglas semicirculares de 0 grados a 179 grados el vuelo es impar y de 180 grados a 359 grados el vuelo es par (**En Chile se mantiene la siguiente regla semicircular: de 030° a 209° es impar y de 210° a 029° es par**).



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



route

Aquí se ha de especificar toda la ruta del vuelo a realizar. (Vuelos VFR indicar referencias visuales o canales visuales publicados).

16 destination aerodrome

Es el aeropuerto de destino. (Código OACI (ICAO) Aeropuerto, ejemplo: SCII)

total EET

Es el tiempo que va a durar su vuelo, esta expresado en horas y minutos, 4 dígitos, ejemplo: 1355

altn aerodrome

Es el aeropuerto alternativo, al cual se deberá ir en caso que el aeropuerto de llegada haya una emergencia, o exista algún problema con la aeronave entre otros.

Nota: no está permitido aeropuertos alternos con las siglas ZZZZ. (Código OACI (ICAO) Aeropuerto, ejemplo: SCGZ)

other information

Cualquier otra información del vuelo a realizar que no esté especificado anteriormente, adicionalmente indique los parámetros del equipamiento abordo de acuerdo al equipamiento que usted lleva en la aeronave y otros.

Ejemplo de algunas codificaciones:

- **RPF/** Plan de vuelo al que va a reemplazar.
- **EET/** Tiempo estimado hasta un punto indicado (ej. EET/TBN 0935)
- **RIF/** Si usted cambia de destino en el aire por cualquier motivo, indique en esta parte la nueva ruta y el ICAO del aeropuerto.
- **REG/** Matricula de la aeronave, ejemplo: REG/CCAAD.
- **SEL/** Clave SELCAL o SELECTIVE CALLING de la aeronave, generalmente usado en vuelos transoceánicos.
- **OPR/** Nombre de la aerolínea que opera la aeronave.
- **STS/** Razón para tratamiento especial, indique el código de tratamiento especial que opera su aeronave, algunos de estos casos son los siguiente (*IFIS Chile*):
 - a) **ALTRV:** vuelo operado en conformidad con una reserva de altitud.
 - b) **ATFMX:** vuelo autorizado con exención de medidas ATFM por autoridad ATS competente.
 - c) **FFR:** combate a incendio.
 - d) **FLTCK:** inspección en vuelo.
 - e) **HAZMAT:** vuelo transportando material peligroso.
 - f) **HEAD:** vuelo con (“estatus”) Jefe de Estado.
 - g) **HOSP:** vuelo médico declarado por autoridades médicas.
 - h) **HUM:** vuelo realizando misión humanitaria.
 - i) **MARSA:** vuelo por el cual un órgano militar asume responsabilidad por la separación de aeronave militar.
 - j) **MEDEVAC:** evacuación médica de emergencia con riesgo de vida.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO ICAO CHILE - CL-FOC



- k) **NONRVSM**: vuelo no aprobado para RVSM con intención de operar en espacio aéreo RVSM.
- l) **SAR**: vuelo que participa en misión de búsqueda y salvamento.
- m) **STATE**: vuelo que participa en servicios militares, aduaneros o policiales.
- **PBN**/ Las siguientes capacidades RNAV y RNP podrán ser declaradas después del Indicador PBN
 - a) **A1** RNAV 10 (RNP 10).
 - b) **B1** RNAV 5 todos los sensores permitidos.
 - c) **B2** RNAV 5 GNSS.
 - d) **B3** RNAV 5 DME/DME.
 - e) **B4** RNAV 5 VOR/DME.
 - f) **B5** RNAV 5 INS o IRS.
 - g) **B6** RNAV 5 LORANC.
 - h) **C1** RNAV 2 todos los sensores permitidos.
 - i) **C2** RNAV 2 GNSS.
 - j) **C3** RNAV 2 DME/DME.
 - k) **C4** RNAV 2 DME/DME/IRU.
 - l) **D1** RNAV 1 todos los sensores permitidos.
 - m) **D2** RNAV 1 GNSS.
 - n) **D3** RNAV 1 DME/DME.
 - o) **D4** RNAV 1 DME/DME/IRU.
 - p) **L1** RNP 4.
 - q) **O1** Básico RNP 1 todos los sensores permitidos.
 - r) **O2** Básico RNP 1.GNSS.
 - s) **O3** Básico RNP 1 DME/DME.
 - t) **O4** Básico RNP 1 DME/DME/IRU.
 - u) **S1** RNP APCH.
 - v) **S2** RNP APCH con BARO-VNAV.
 - w) **T1** RNP AR APCH con RF (autorización especial requerida).
 - x) **T2** RNP AR APCH sin RF (autorización especial requerida).
- **TYP**/ tipo de aeronave, se consigna cuando se introdujo ZZZZ en la casilla al efecto
- **PER**/ datos de características de la aeronave cuando lo solicite la autoridad ATC.
- **DAT**/ datos relativos al enlace de datos de la aeronave.
- **NAV**/ datos importantes de los equipos de navegación.
- **COM**/ datos relevantes de los equipos de comunicación.
- **DEP**/ aeródromo de salida cuando se introdujo ZZZZ en su casilla.
- **DEST**/ aeródromo de llegada cuando se introdujo ZZZZ en su casilla.
- **ALTN**/ aeródromo alternativo cuando se introdujo ZZZZ en su casilla.
- **RALTN**/ aeródromos alternativos en ruta (ej. Operaciones ETOPS).
- **CODE**/ dirección del enlace de datos de la aeronave.
- **RMK**/ cualquier tipo de aclaración que se quiera realizar al servicio ATC.
- **DOF**/ día de vuelo, se utiliza para planes de vuelo que se han entregado con más de 24h de antelación y planes de vuelo repetitivos entregados por las compañías aéreas (ej. En un puente aéreo).
- **RVR**/ indicación de las mínimas de visibilidad por las que se rige la compañía aérea de la aeronave.
- **STAYINFO**/ motivo de la estancia en una zona determinada si se consignó stayin en la ruta de vuelo.



DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO IVAO CHILE - CL-FOC



19 endurance
E/

Es la cantidad de combustible a colocar en el avión el cual esta expresado en horas y minutos, por lo general el endurece debe ser 45 minutos de vuelo adicional al tiempo que dura el mismo.

persons on board
P/

Aquí se ha de colocar la cantidad de personas a bordo esto incluye, los pasajeros, los asistentes de vuelo y los pilotos.

pilot in command
C/

El nombre del piloto que va a volar en la red de IVAO

aircraft color and markings (MTL)
A/

Esto tiene que ver con el tipo de la aeronave y la MTL que va usar una vez se conecte a la red IVAO.

Marcos Malaver

Flight Operations Coordinator - Chile

International Virtual Aviation Organisation

<http://cl.ivao.aero>