

## ¿Qué es EUROCONTROL y cómo utilizarlo para la validación de Planes de Vuelo?

EUROCONTROL, es la Organización Europea que está a cargo de la seguridad de la navegación aérea y del concepto “Single European Sky” (un solo cielo para Europa).

Eurocontrol se encarga de muchas cosas, tales como el control del tráfico aéreo, el desarrollo y mantenimiento de las rutas aéreas en Europa, la coordinación de los espacios aéreos para aviación civil y militar, cambios en las rutas de navegación, normativas de seguridad aérea, formación..., pero de todo esto lo que a nosotros en la aviación virtual nos interesa realmente son dos aspectos.

Un primer aspecto que se basa en la centralización de cartas aéreas y fichas de aeropuertos de toda Europa, aspecto que no es objeto de este documento, y un segundo aspecto que vamos a explicar muy superficialmente que está orientado a la validación de planes de vuelo.

1

## ¿Qué nos aporta Eurocontrol en la validación de planes de vuelo de la aviación virtual?

Cuando hablamos de la preparación y confección de planes de vuelo instrumentales y hablando en general, solemos seleccionar el fijo final de una de las SID del AD origen y el fijo inicial de una de las STAR del AD origen, y una vez seleccionados esos puntos, trabajamos con las cartas de alta o baja cota de cara a unir los puntos mediante la combinación de diferentes aerovías que finalmente nos llevarán de un al otro fijo.

Si, combinamos aerovías, cambiamos de baja a alta cota y viceversa, determinamos el sentido de las aerovías así como sus limitaciones en cuanto a posibles niveles de vuelo, pero no profundizamos mucho más.

Nos da igual si una aerovía no se puede utilizar entre dos puntos determinados por algún motivo concreto y definido claramente por las autoridades competentes, nos importa poco si podemos utilizar una SID determinada que puede interferir con las incorporaciones de otra aerovía a una STAR, utilizamos programas externos que nos calculan los planes de vuelo y muchas veces no verificamos si son correctos, y así un sinfín de temas que por nuestras limitaciones no solemos mirar.

## ¿Y qué más da si nadie nos vigila?

Cierto, normalmente no nos vigilan, salvo cuando los que invertimos tiempo en formación y perseguimos que los pilotos de AirHispania sean los mejores de todas las redes virtuales, no pueden volar por algún motivo y se dedican a ver cómo hacemos las cosas y corregirnos cuándo nos equivocamos, porque no olvidemos que el plan de vuelo es la carta de presentación de un piloto dentro de nuestro entorno.

El objetivo de este documento es precisamente el de orientar a quién quiera hacerlo, hacia un método de planificación de vuelos mucho más preciso que los que habitualmente utilizamos, y no pretende de ninguna manera imponer un método concreto si no ayudar simplemente a quién quiere hacerlo bien.

Tal y como se ha indicado en párrafos anteriores, vamos a analizar cómo crear, validar y corregir un FP a través de Eurocontrol de un modo muy superficial, pero más que suficiente para la aviación virtual. Matizar también que únicamente estamos haciendo referencia a los planes de vuelo utilizados en la aviación instrumental, por lo que no tocaremos en él la preparación del plan de vuelo VFR.

Toda la información contenida en este documento puede ser ampliada mediante la lectura del manual “IFPS User Manual” disponible en EuroControl y que con sus más de 500 páginas explica en detalle todas las posibilidades que nos ofrece el sistema de validación de planes de vuelo.

## El inicio

Una vez que hemos preparado nuestro plan de vuelo instrumental, accedemos a la siguiente página

[http://www.cfm.eucontrol.int/cfm/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.cfm.eucontrol.int/cfm/public/subsite_homepage/homepage.html)

donde nos aparece la pantalla que se muestra a continuación



Pulsamos en el botón CFMU NOP (de acceso público) señalado con la flecha roja en la imagen superior, y nos llevará a la página que se muestra en la siguiente página y que veremos que está estructurada en tres columnas independientes.

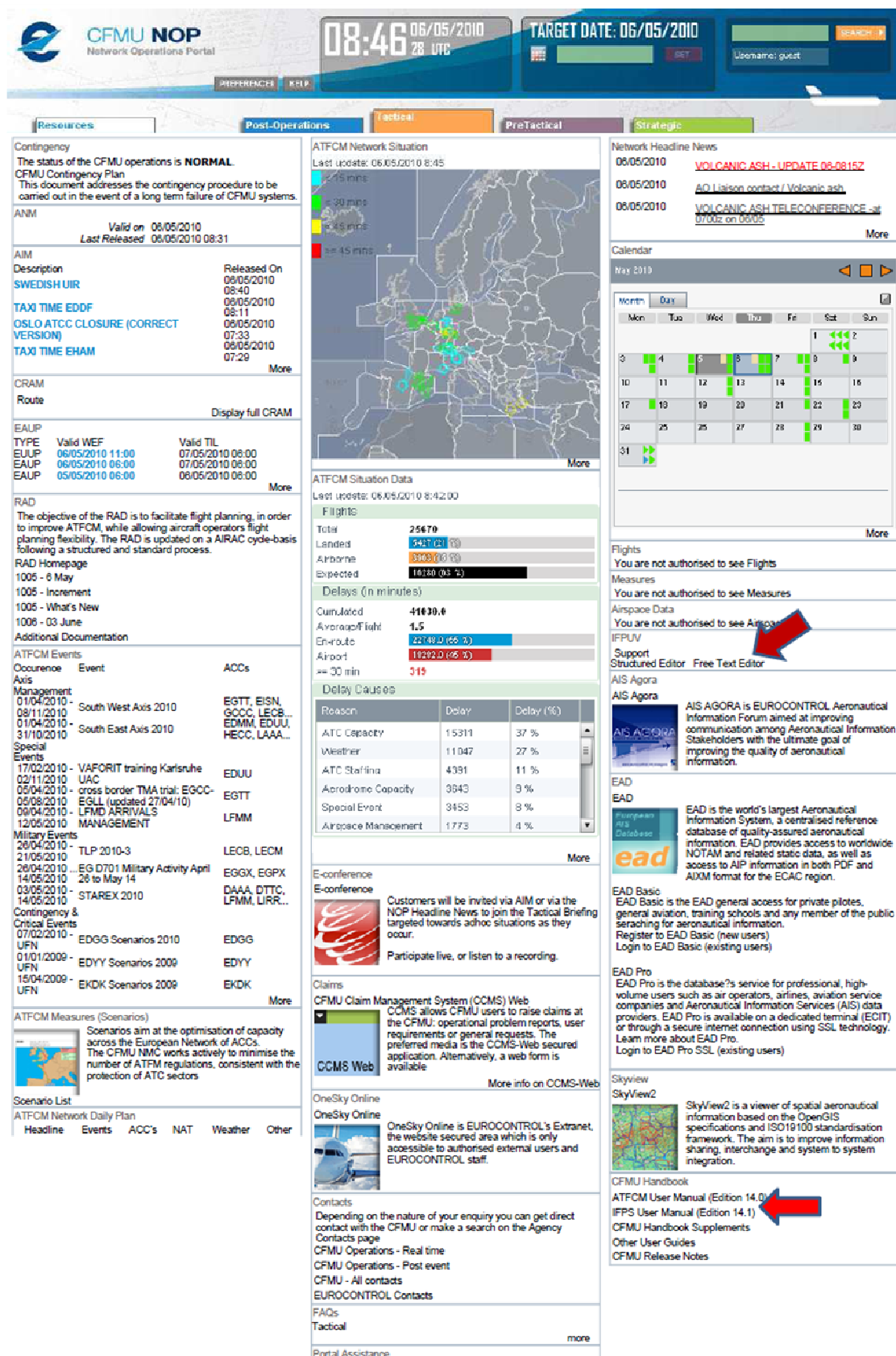
Desplazándonos por la columna de la derecha hasta el apartado IFPUV, pulsaremos sobre el enlace “Free Text Editor” que encontraremos dentro de este apartado.

Existen dos formas diferentes de trabajar con esta utilidad. Una primera, la que mencionamos y que se basa en un campo de texto donde introduciremos la información necesaria en un formato determinado, y una segunda en la que se puede introducir exactamente la misma información pero mediante un formulario con campos específicos y cuyo nombre es “Structured Editor”.

Aunque aquí vamos a explicar la opción del “Free Text Editor” por la simplicidad del formato texto, puede utilizarse indistintamente uno u otro formato.

En la siguiente imagen se muestra con una primera flecha roja donde se encuentra el acceso al “Free Text Editor”, y una segunda flecha nos indica el acceso al manual completo.

Vale la pena fijarse en que junto al enlace del “Free Text Editor”, está el enlace al “Structured Editor”.



**CFMU NOP**  
Network Operations Portal

08:46 06/05/2010 28 UTC TARGET DATE: 06/05/2010

Logname: guest

**Resources** **Post-Operations** **Tactical** **PreTactical** **Strategic**

**Contingency**  
The status of the CFMU operations is **NORMAL**.  
CFMU Contingency Plan  
This document addresses the contingency procedure to be carried out in the event of a long term failure of CFMU systems.

**ANM**  
Valid on 06/05/2010  
Last Released 06/05/2010 08:31

**AIM**  
Description Released On  
SWEDISH UIR 06/05/2010 08:40  
TAXI TIME EDDF 09/05/2010 08:11  
OSLO ATCC CLOSURE (CORRECT VERSION) 06/05/2010 07:33  
TAXI TIME EHAM 06/05/2010 07:29

**CRAM**  
Route Display full CRAM

**EAUP**  
TYPE Valid WEF Valid TIL  
EUUP 06/05/2010 11:00 07/05/2010 08:00  
EAUP 06/05/2010 06:00 07/05/2010 08:00  
EAUP 05/05/2010 06:00 06/05/2010 08:00

**RAD**  
The objective of the RAD is to facilitate flight planning, in order to improve ATFCM, while allowing aircraft operators flight planning flexibility. The RAD is updated on a AIRAC cycle-basis following a structured and standard process.  
RAD Homepage  
1005 - 6 May  
1005 - Increment  
1005 - What's New  
1008 - 03 June  
Additional Documentation

**ATFCM Events**  
Courrence Event ACCs  
Axis Management  
01/04/2010 - South West Axis 2010 EGT, ESN, GOC, LECB...  
08/11/2010 - South East Axis 2010 EMM, EDU, HECC, LAA...  
31/10/2010  
Special Events  
17/02/2010 - VAFORIT training Karlsruhe  
02/11/2010 - UAC  
05/04/2010 - cross border TMA trial: EGCC-EGLL (updated 27/04/10)  
05/08/2010 - LFMD ARRIVALS  
09/04/2010 - LFMD ARRIVALS  
12/05/2010 - MANAGEMENT  
Military Events  
28/04/2010 - TLP 2010-3 LECB, LECM  
21/05/2010 - EG D701 Military Activity April 14/05/2010 26 to May 14 EGGX, EGPX  
03/05/2010 - STAREX 2010 DAAA, DTTC, LFMM, LIRR...  
14/05/2010  
Contingency & Critical Events  
07/02/2010 - EDGG Scenarios 2010 EDGG  
01/01/2009 - EDYY Scenarios 2009 EDYY  
15/04/2009 - EKDK Scenarios 2009 EKDK

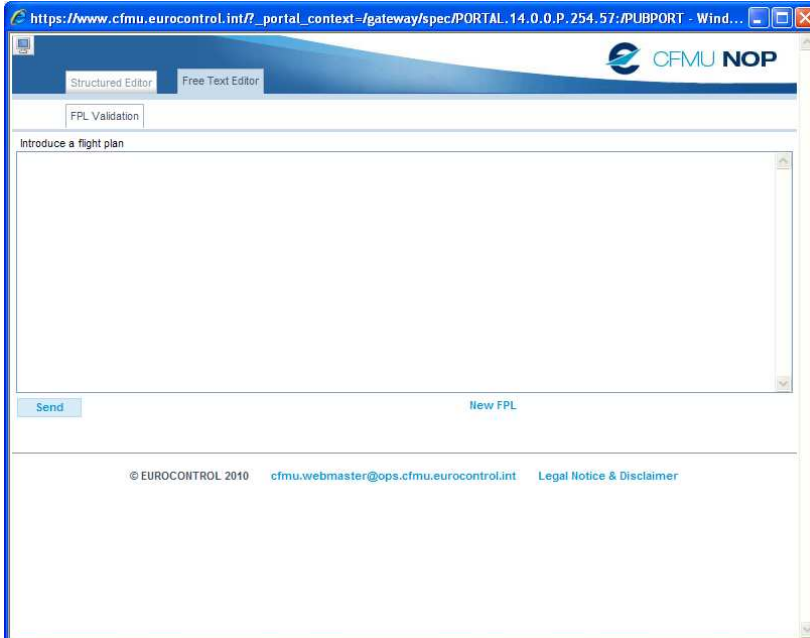
**ATFCM Measures (Scenarios)**  
Scenarios aim at the optimisation of capacity across the European Network of ACCs. The CFMU NMC works actively to minimise the number of ATFM regulations, consistent with the protection of ATC sectors

**Scenario List**  
ATFCM Network Daily Plan  
Headline Events ACC's NAT Weather Other

**ATFCM Network Situation**  
Last update: 06/05/2010 8:45  
2-15 mins  
15-30 mins  
30-45 mins  
45-60 mins  
60-75 mins  
75-90 mins  
90-105 mins  
105-120 mins  
120-135 mins  
135-150 mins  
150-165 mins  
165-180 mins  
180-195 mins  
195-210 mins  
210-225 mins  
225-240 mins  
240-255 mins  
255-270 mins  
270-285 mins  
285-300 mins  
300-315 mins  
315-330 mins  
330-345 mins  
345-360 mins  
360-375 mins  
375-390 mins  
390-405 mins  
405-420 mins  
420-435 mins  
435-450 mins  
450-465 mins  
465-480 mins  
480-495 mins  
495-510 mins  
510-525 mins  
525-540 mins  
540-555 mins  
555-570 mins  
570-585 mins  
585-600 mins  
600-615 mins  
615-630 mins  
630-645 mins  
645-660 mins  
660-675 mins  
675-690 mins  
690-705 mins  
705-720 mins  
720-735 mins  
735-750 mins  
750-765 mins  
765-780 mins  
780-795 mins  
795-810 mins  
810-825 mins  
825-840 mins  
840-855 mins  
855-870 mins  
870-885 mins  
885-900 mins  
900-915 mins  
915-930 mins  
930-945 mins  
945-960 mins  
960-975 mins  
975-990 mins  
990-1005 mins  
1005-1020 mins  
1020-1035 mins  
1035-1050 mins  
1050-1065 mins  
1065-1080 mins  
1080-1095 mins  
1095-1110 mins  
1110-1125 mins  
1125-1140 mins  
1140-1155 mins  
1155-1170 mins  
1170-1185 mins  
1185-1200 mins  
1200-1215 mins  
1215-1230 mins  
1230-1245 mins  
1245-1260 mins  
1260-1275 mins  
1275-1290 mins  
1290-1305 mins  
1305-1320 mins  
1320-1335 mins  
1335-1350 mins  
1350-1365 mins  
1365-1380 mins  
1380-1395 mins  
1395-1410 mins  
1410-1425 mins  
1425-1440 mins  
1440-1455 mins  
1455-1470 mins  
1470-1485 mins  
1485-1500 mins  
1500-1515 mins  
1515-1530 mins  
1530-1545 mins  
1545-1560 mins  
1560-1575 mins  
1575-1590 mins  
1590-1605 mins  
1605-1620 mins  
1620-1635 mins  
1635-1650 mins  
1650-1665 mins  
1665-1680 mins  
1680-1695 mins  
1695-1710 mins  
1710-1725 mins  
1725-1740 mins  
1740-1755 mins  
1755-1770 mins  
1770-1785 mins  
1785-1800 mins  
1800-1815 mins  
1815-1830 mins  
1830-1845 mins  
1845-1860 mins  
1860-1875 mins  
1875-1890 mins  
1890-1905 mins  
1905-1920 mins  
1920-1935 mins  
1935-1950 mins  
1950-1965 mins  
1965-1980 mins  
1980-1995 mins  
1995-2010 mins  
2010-2025 mins  
2025-2040 mins  
2040-2055 mins  
2055-2070 mins  
2070-2085 mins  
2085-2100 mins  
2100-2115 mins  
2115-2130 mins  
2130-2145 mins  
2145-2160 mins  
2160-2175 mins  
2175-2190 mins  
2190-2205 mins  
2205-2220 mins  
2220-2235 mins  
2235-2250 mins  
2250-2265 mins  
2265-2280 mins  
2280-2295 mins  
2295-2310 mins  
2310-2325 mins  
2325-2340 mins  
2340-2355 mins  
2355-2370 mins  
2370-2385 mins  
2385-2400 mins  
2400-2415 mins  
2415-2430 mins  
2430-2445 mins  
2445-2460 mins  
2460-2475 mins  
2475-2490 mins  
2490-2505 mins  
2505-2520 mins  
2520-2535 mins  
2535-2550 mins  
2550-2565 mins  
2565-2580 mins  
2580-2595 mins  
2595-2610 mins  
2610-2625 mins  
2625-2640 mins  
2640-2655 mins  
2655-2670 mins  
2670-2685 mins  
2685-2700 mins  
2700-2715 mins  
2715-2730 mins  
2730-2745 mins  
2745-2760 mins  
2760-2775 mins  
2775-2790 mins  
2790-2805 mins  
2805-2820 mins  
2820-2835 mins  
2835-2850 mins  
2850-2865 mins  
2865-2880 mins  
2880-2895 mins  
2895-2910 mins  
2910-2925 mins  
2925-2940 mins  
2940-2955 mins  
2955-2970 mins  
2970-2985 mins  
2985-3000 mins  
3000-3015 mins  
3015-3030 mins  
3030-3045 mins  
3045-3060 mins  
3060-3075 mins  
3075-3090 mins  
3090-3105 mins  
3105-3120 mins  
3120-3135 mins  
3135-3150 mins  
3150-3165 mins  
3165-3180 mins  
3180-3195 mins  
3195-3210 mins  
3210-3225 mins  
3225-3240 mins  
3240-3255 mins  
3255-3270 mins  
3270-3285 mins  
3285-3300 mins  
3300-3315 mins  
3315-3330 mins  
3330-3345 mins  
3345-3360 mins  
3360-3375 mins  
3375-3390 mins  
3390-3405 mins  
3405-3420 mins  
3420-3435 mins  
3435-3450 mins  
3450-3465 mins  
3465-3480 mins  
3480-3495 mins  
3495-3510 mins  
3510-3525 mins  
3525-3540 mins  
3540-3555 mins  
3555-3570 mins  
3570-3585 mins  
3585-3600 mins  
3600-3615 mins  
3615-3630 mins  
3630-3645 mins  
3645-3660 mins  
3660-3675 mins  
3675-3690 mins  
3690-3705 mins  
3705-3720 mins  
3720-3735 mins  
3735-3750 mins  
3750-3765 mins  
3765-3780 mins  
3780-3795 mins  
3795-3810 mins  
3810-3825 mins  
3825-3840 mins  
3840-3855 mins  
3855-3870 mins  
3870-3885 mins  
3885-3900 mins  
3900-3915 mins  
3915-3930 mins  
3930-3945 mins  
3945-3960 mins  
3960-3975 mins  
3975-3990 mins  
3990-4005 mins  
4005-4020 mins  
4020-4035 mins  
4035-4050 mins  
4050-4065 mins  
4065-4080 mins  
4080-4095 mins  
4095-4110 mins  
4110-4125 mins  
4125-4140 mins  
4140-4155 mins  
4155-4170 mins  
4170-4185 mins  
4185-4200 mins  
4200-4215 mins  
4215-4230 mins  
4230-4245 mins  
4245-4260 mins  
4260-4275 mins  
4275-4290 mins  
4290-4305 mins  
4305-4320 mins  
4320-4335 mins  
4335-4350 mins  
4350-4365 mins  
4365-4380 mins  
4380-4395 mins  
4395-4410 mins  
4410-4425 mins  
4425-4440 mins  
4440-4455 mins  
4455-4470 mins  
4470-4485 mins  
4485-4500 mins  
4500-4515 mins  
4515-4530 mins  
4530-4545 mins  
4545-4560 mins  
4560-4575 mins  
4575-4590 mins  
4590-4605 mins  
4605-4620 mins  
4620-4635 mins  
4635-4650 mins  
4650-4665 mins  
4665-4680 mins  
4680-4695 mins  
4695-4710 mins  
4710-4725 mins  
4725-4740 mins  
4740-4755 mins  
4755-4770 mins  
4770-4785 mins  
4785-4800 mins  
4800-4815 mins  
4815-4830 mins  
4830-4845 mins  
4845-4860 mins  
4860-4875 mins  
4875-4890 mins  
4890-4905 mins  
4905-4920 mins  
4920-4935 mins  
4935-4950 mins  
4950-4965 mins  
4965-4980 mins  
4980-4995 mins  
4995-5010 mins  
5010-5025 mins  
5025-5040 mins  
5040-5055 mins  
5055-5070 mins  
5070-5085 mins  
5085-5100 mins  
5100-5115 mins  
5115-5130 mins  
5130-5145 mins  
5145-5160 mins  
5160-5175 mins  
5175-5190 mins  
5190-5205 mins  
5205-5220 mins  
5220-5235 mins  
5235-5250 mins  
5250-5265 mins  
5265-5280 mins  
5280-5295 mins  
5295-5310 mins  
5310-5325 mins  
5325-5340 mins  
5340-5355 mins  
5355-5370 mins  
5370-5385 mins  
5385-5400 mins  
5400-5415 mins  
5415-5430 mins  
5430-5445 mins  
5445-5460 mins  
5460-5475 mins  
5475-5490 mins  
5490-5505 mins  
5505-5520 mins  
5520-5535 mins  
5535-5550 mins  
5550-5565 mins  
5565-5580 mins  
5580-5595 mins  
5595-5610 mins  
5610-5625 mins  
5625-5640 mins  
5640-5655 mins  
5655-5670 mins  
5670-5685 mins  
5685-5700 mins  
5700-5715 mins  
5715-5730 mins  
5730-5745 mins  
5745-5760 mins  
5760-5775 mins  
5775-5790 mins  
5790-5805 mins  
5805-5820 mins  
5820-5835 mins  
5835-5850 mins  
5850-5865 mins  
5865-5880 mins  
5880-5895 mins  
5895-5910 mins  
5910-5925 mins  
5925-5940 mins  
5940-5955 mins  
5955-5970 mins  
5970-5985 mins  
5985-6000 mins  
6000-6015 mins  
6015-6030 mins  
6030-6045 mins  
6045-6060 mins  
6060-6075 mins  
6075-6090 mins  
6090-6105 mins  
6105-6120 mins  
6120-6135 mins  
6135-6150 mins  
6150-6165 mins  
6165-6180 mins  
6180-6195 mins  
6195-6210 mins  
6210-6225 mins  
6225-6240 mins  
6240-6255 mins  
6255-6270 mins  
6270-6285 mins  
6285-6300 mins  
6300-6315 mins  
6315-6330 mins  
6330-6345 mins  
6345-6360 mins  
6360-6375 mins  
6375-6390 mins  
6390-6405 mins  
6405-6420 mins  
6420-6435 mins  
6435-6450 mins  
6450-6465 mins  
6465-6480 mins  
6480-6495 mins  
6495-6510 mins  
6510-6525 mins  
6525-6540 mins  
6540-6555 mins  
6555-6570 mins  
6570-6585 mins  
6585-6600 mins  
6600-6615 mins  
6615-6630 mins  
6630-6645 mins  
6645-6660 mins  
6660-6675 mins  
6675-6690 mins  
6690-6705 mins  
6705-6720 mins  
6720-6735 mins  
6735-6750 mins  
6750-6765 mins  
6765-6780 mins  
6780-6795 mins  
6795-6810 mins  
6810-6825 mins  
6825-6840 mins  
6840-6855 mins  
6855-6870 mins  
6870-6885 mins  
6885-6900 mins  
6900-6915 mins  
6915-6930 mins  
6930-6945 mins  
6945-6960 mins  
6960-6975 mins  
6975-6990 mins  
6990-7005 mins  
7005-7020 mins  
7020-7035 mins  
7035-7050 mins  
7050-7065 mins  
7065-7080 mins  
7080-7095 mins  
7095-7110 mins  
7110-7125 mins  
7125-7140 mins  
7140-7155 mins  
7155-7170 mins  
7170-7185 mins  
7185-7200 mins  
7200-7215 mins  
7215-7230 mins  
7230-7245 mins  
7245-7260 mins  
7260-7275 mins  
7275-7290 mins  
7290-7305 mins  
7305-7320 mins  
7320-7335 mins  
7335-7350 mins  
7350-7365 mins  
7365-7380 mins  
7380-7395 mins  
7395-7410 mins  
7410-7425 mins  
7425-7440 mins  
7440-7455 mins  
7455-7470 mins  
7470-7485 mins  
7485-7500 mins  
7500-7515 mins  
7515-7530 mins  
7530-7545 mins  
7545-7560 mins  
7560-7575 mins  
7575-7590 mins  
7590-7605 mins  
7605-7620 mins  
7620-7635 mins  
7635-7650 mins  
7650-7665 mins  
7665-7680 mins  
7680-7695 mins  
7695-7710 mins  
7710-7725 mins  
7725-7740 mins  
7740-7755 mins  
7755-7770 mins  
7770-7785 mins  
7785-7800 mins  
7800-7815 mins  
7815-7830 mins  
7830-7845 mins  
7845-7860 mins  
7860-7875 mins  
7875-7890 mins  
7890-7905 mins  
7905-7920 mins  
7920-7935 mins  
7935-7950 mins  
7950-7965 mins  
7965-7980 mins  
7980-7995 mins  
7995-8010 mins  
8010-8025 mins  
8025-8040 mins  
8040-8055 mins  
8055-8070 mins  
8070-8085 mins  
8085-8100 mins  
8100-8115 mins  
8115-8130 mins  
8130-8145 mins  
8145-8160 mins  
8160-8175 mins  
8175-8190 mins  
8190-8205 mins  
8205-8220 mins  
8220-8235 mins  
8235-8250 mins  
8250-8265 mins  
8265-8280 mins  
8280-8295 mins  
8295-8310 mins  
8310-8325 mins  
8325-8340 mins  
8340-8355 mins  
8355-8370 mins  
8370-8385 mins  
8385-8400 mins  
8400-8415 mins  
8415-8430 mins  
8430-8445 mins  
8445-8460 mins  
8460-8475 mins  
8475-8490 mins  
8490-8505 mins  
8505-8520 mins  
8520-8535 mins  
8535-8550 mins  
8550-8565 mins  
8565-8580 mins  
8580-8595 mins  
8595-8610 mins  
8610-8625 mins  
8625-8640 mins  
8640-8655 mins  
8655-8670 mins  
8670-8685 mins  
8685-8700 mins  
8700-8715 mins  
8715-8730 mins  
8730-8745 mins  
8745-8760 mins  
8760-8775 mins  
8775-8790 mins  
8790-8805 mins  
8805-8820 mins  
8820-8835 mins  
8835-8850 mins  
8850-8865 mins  
8865-8880 mins  
8880-8895 mins  
8895-8910 mins  
8910-8925 mins  
8925-8940 mins  
8940-8955 mins  
8955-8970 mins  
8970-8985 mins  
8985-9000 mins  
9000-9015 mins  
9015-9030 mins  
9030-9045 mins  
9045-9060 mins  
9060-9075 mins  
9075-9090 mins  
9090-9105 mins  
9105-9120 mins  
9120-9135 mins  
9135-9150 mins  
9150-9165 mins  
9165-9180 mins  
9180-9195 mins  
9195-9210 mins  
9210-9225 mins  
9225-9240 mins  
9240-9255 mins  
9255-9270 mins  
9270-9285 mins  
9285-9300 mins  
9300-9315 mins  
9315-9330 mins  
9330-9345 mins  
9345-9360 mins  
9360-9375 mins  
9375-9390 mins  
9390-9405 mins  
9405-9420 mins  
9420-9435 mins  
9435-9450 mins  
9450-9465 mins  
9465-9480 mins  
9480-9495 mins  
9495-9510 mins  
9510-9525 mins  
9525-9540 mins  
9540-9555 mins  
9555-9570 mins  
9570-9585 mins  
9585-9600 mins  
9600-9615 mins  
9615-9630 mins  
9630-9645 mins  
9645-9660 mins  
9660-9675 mins  
9675-9690 mins  
9690-9705 mins  
9705-9720 mins  
9720-9735 mins  
9735-9750 mins  
9750-9765 mins  
9765-9780 mins  
9780-9795 mins  
9795-9810 mins  
9810-9825 mins  
9825-9840 mins  
9840-9855 mins  
9855-9870 mins  
9870-9885 mins  
9885-9900 mins  
9900-9915 mins  
9915-9930 mins  
9930-9945 mins  
9945-9960 mins  
9960-9975 mins  
9975-9990 mins  
9990-10005 mins  
10005-10020 mins  
10020-10035 mins  
10035-10050 mins  
10050-10065 mins  
10065-10080 mins  
10080-10095 mins  
10095-10110 mins  
10110-10125 mins  
10125-10140 mins  
10140-10155 mins  
10155-10170 mins  
10170-10185 mins  
10185-10200 mins  
10200-10215 mins  
10215-10230 mins  
10230-10245 mins  
10245-10260 mins  
10260-10275 mins  
10275-10290 mins  
10290-10305 mins  
10305-10320 mins  
10320-10335 mins  
10335-10350 mins  
10350-10365 mins  
10365-10380 mins  
10380-10395 mins  
10395-10410 mins  
10410-10425 mins  
10425-10440 mins  
10440-10455 mins  
10455-10470 mins  
10470-10485 mins  
10485-10500 mins  
10500-10515 mins  
10515-10530 mins  
10530-10545 mins  
10545-10560 mins  
10560-10575 mins  
10575-10590 mins  
10590-10605 mins  
10605-10620 mins  
10620-10635 mins  
10635-10650 mins  
10650-10665 mins  
10665-10680 mins  
10680-10695 mins  
10695-10710 mins  
10710-10725 mins  
10725-10740 mins  
10740-10755 mins  
10755-10770 mins  
10770-10785 mins  
10785-10800 mins  
10800-10815 mins  
10815-10830 mins  
10830-10845 mins  
10845-10860 mins  
10860-10875 mins  
10875-10890 mins  
10890-10905 mins  
10905-10920 mins  
10920-10935 mins  
10935-10950 mins  
10950-10965 mins  
10965-10980 mins  
10980-11000 mins  
11000-11015 mins  
11015-11030 mins  
11030-11045 mins  
11045-11060 mins  
11060-11075 mins  
11075-11090 mins  
11090-11105 mins  
11105-11120 mins  
11120-11135 mins  
11135-11150 mins  
11150-11165 mins  
11165-11180 mins  
11180-11195 mins  
11195-11210 mins  
11210-11225 mins  
11225-11240 mins  
11240-11255 mins  
11255-11270 mins  
11270-11285 mins  
11285-11300 mins  
11300-11315 mins  
11315-11330 mins  
11330-11345 mins  
11345-11360 mins  
11360-11375 mins  
11375-11390 mins  
11390-11405 mins  
11405-11420 mins  
11420-11435 mins  
11435-11450 mins  
11450-11465 mins  
11465-11480 mins  
11480-11495 mins  
11495-11510 mins  
11510-11525 mins  
11525-11540 mins  
11540-11555 mins  
11555-11570 mins  
11570-11585 mins  
11585-11600 mins  
11600-11615 mins  
11615-11630 mins  
11630-11645 mins  
11645-11660 mins  
11660-11675 mins  
11675-11690 mins  
11690-11705 mins  
11705-11720 mins  
11720-11735 mins  
11735-11750 mins  
11750-11765 mins  
11765-11780 mins  
11780-11795 mins  
11795-11810 mins  
11810-11825 mins  
11825-11840 mins  
11840-11855 mins  
11855-11870 mins  
11870-11885 mins  
11885-11900 mins  
11900-11915 mins  
11915-11930 mins  
11930-11945 mins  
11945-11960 mins  
11960-11975 mins  
11975-11990 mins  
11990-12005 mins  
12005-12020 mins  
12020-12035 mins  
12035-12050 mins  
12050-12065 mins  
12065-12080 mins  
12080-12095 mins  
12095-12110 mins  
12110-12125 mins  
12125-12140 mins  
12140-12155 mins  
12155-12170 mins  
12170-12185 mins  
12185-12200 mins  
12200-12215 mins  
12215-12230 mins  
12230-12245 mins  
12245-12260 mins  
12260-12275 mins  
12275-12290 mins  
12290-12305 mins  
12305-12320 mins  
12320-12335 mins  
12335-12350 mins  
12350-12365 mins  
12365-12380 mins  
12380-12395 mins  
12395-12410 mins  
12410-12425 mins  
12425-12440 mins  
12440-12455 mins  
12455-12470 mins  
12470-12485 mins  
12485-12500 mins  
12500-12515 mins  
12515-12530 mins  
12530-12545 mins  
12545-12560 mins  
12560-12575 mins  
12575-12590 mins  
12590-12605 mins  
12605-12620 mins  
12620-12635 mins  
12635-12650 mins  
12650-12665 mins  
12665-12680 mins  
12680-12695 mins  
12695-12710 mins  
12710-12725 mins  
12725-12740 mins  
12740-12755 mins  
12755-12770 mins  
12770-12785 mins  
12785-12800 mins  
12800-12815 mins  
12815-12830 mins  
12830-12845 mins  
12845-12860 mins  
12860-12875 mins  
12875-12890 mins  
12890-12905 mins  
12905-12920 mins  
12920-12935 mins  
12935-12950 mins  
12950-12965 mins  
12965-12980 mins  
12980-13000 mins  
13000-13015 mins  
13015-13030 mins  
13030-13045 mins  
13045-13060 mins  
13060-13075 mins  
13075-13090 mins  
13090-13105 mins  
13105-13120 mins  
13120-13135 mins  
13135-13150 mins  
13150-13165 mins

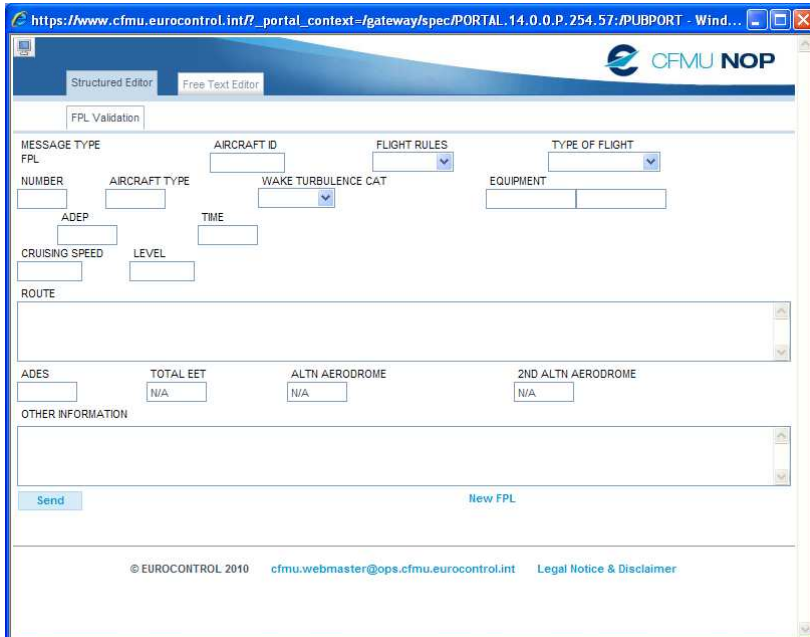
Una vez que entramos en el Editor de Texto de la validación del FPL (Flight Plan), nos aparece la siguiente pantalla.

Esta será nuestra pantalla de trabajo, una pantalla en la que en la ventana principal tendremos que introducir el FPL para posteriormente pulsar el botón “Send” y validarlo.



4

En el caso de entrar por la opción de “Structured Editor”, será esta otra pantalla la que nos aparecerá. Vale la pena fijarse en que desde cualquiera de las dos pantallas podemos acceder al otro formato pinchando únicamente en la solapa correspondiente.



Analicemos ahora el formato en el que debemos introducir el plan de vuelo partiendo del siguiente ejemplo en el que se define un plan de vuelo entre LEMD (Madrid Barajas) y LEMG (Málaga) para el MD11 de nuestra compañía.

**-(FPL-AHS1004-IS  
-01MD11/H-SDHIRWXY/C  
-LEMD1400  
-N0490FL330 NASOS UN869 BLN UL27 MAR  
-LEMG0047 LEZL LEMD  
-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU  
SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**

Aunque no lo parezca, aquí está todo el contenido del plan de vuelo ICAO que necesitamos enviar a Eurocontrol para la validación del mismo.

Analicemos cada una de las líneas

**-(FPL-AHS1004-IS**

Flight Plan de AHS1004, vuelo Instrumental de tipo **S** que significa que el tipo de vuelo es “programado”. La “I” corresponde al campo 8 del ICAO FP, donde podríamos poner “Y” en el caso de que nuestro vuelo comenzase en IFR y cambiase a VFR en algún momento, o también “Z” si fuese al revés. En cuanto al tipo de vuelo, podríamos poner en lugar de “S” una “N” si no es programado, una “G” para vuelos de aviación general, una “M” para vuelos militares o una “X” para cualquier otro tipo de vuelo.

**-01MD11/H-SDHIRWXY/C**

“01” indica el número de aeronaves para las que se hace el plan de vuelo tal y como se indica en el campo 9 del ICAO FP y le sigue el modelo ICAO de aeronave para el que se solicita aprobación. En este caso es “MD11”, pero pudiera ser “B738, B763, DC93, AT72, B200, BE58...”

Separado por una barra nos encontramos la estela turbulenta en la que se engloba el avión.

En este caso se trata de un “H” eavy, pero pudiera ser un “M” edium o un “L” ight.

Se incluye un guión y seguidamente el Equipamiento de Radio Comunicaciones y navegación con el que está equipada la aeronave (campo 10 del ICAO FP).

Aquí incluiremos la “S” de equipamiento estándar, y además aquellas otras letras que refuercen la información sobre el equipamiento que llevamos a bordo y por orden alfabético después de la primera “S”, pudiendo ser cualquiera de las siguientes.

**A** (No disponible)

**B** (No disponible)

**C** LORAN C

**D** DME

**E** (No disponible)

**F** ADF

**G** (GNSS)

**H** HF RTF

**I** Navegación Inercial

**J** DATA link (de incluirse el identificador **J**, el prefijo DAT debe añadirse al FP indicando el tipo de Data Link que se utiliza (DAT/**S** para data link satélite, DAT/**H** para data link HF, DAT/**V** para data link VHF o DAT/**M** para data link de SSR Modo S)

**K** (MLS)

**L** ILS

**M** Omega

**O** VOR

**P** P-RNAV

**Q** (No disponible)  
**R** Certificación tipo RNP  
**T** TACAN  
**U** UHF RTF para poder entrar en espacios aéreos con requerimiento UHF  
**V** VHF RTF  
**W** RVSM para vuelos autorizados a espacio aéreo RVSM (FL290-FL410)  
**X** Cuando lo prescriba el ATS  
**Y** Espaciado de radio de 8.33 kHz obligatorio para vuelos superiores a FL195  
**Z** Otro equipamiento (En caso de utilizarse la Z se debe de especificar con el prefijo **COM** y/o **NAV** el tipo de **COM** y/o **NAV** utilizados).

Y finalmente separado con una barra se indica el tipo de equipo destinado a vigilancia (transponder) que incorpora la aeronave

6

**N** Ninguno  
**A** Transponder-Modo A (4dígitos-4096 códigos)  
**C** Transponder-Modo A (4dígitos-4096 códigos) y Modo C  
**X** Transponder-Modo S sin transmission sobre la identificación de la aeronave ni altitud a la que opera  
**P** Transponder-Modo S, incluyendo información sobre la altitud a la que opera pero sin identificación de la aeronave  
**I** Transponder-Modo S, incluyendo información sobre la identificación de la aeronave pero sin información sobre la altitud a la que opera  
**S** Transponder-Modo S, incluyendo tanto información sobre altitud a la que opera como identificación de la aeronave

#### **-LEMD1400**

Campo 13 del ICAO FP donde se incluye el ICAO del aeródromo de salida y la hora Zulu a la que está prevista la suelta de calzos (4 dígitos en formato HHMM).

#### **-N0490FL330 NASOS UN869 BLN UL27 MAR**

Campo 15 del ICAO FP con la velocidad de crucero, el nivel de vuelo y el Plan de vuelo

La velocidad de crucero se indica en TAS (4 dígitos).

Normalmente, salvo que realicemos un vuelo transoceánico en cuyo caso la indicaríamos con una "M" y el punto Mach correspondiente, la indicamos en Nudos (N)

Seguidamente el nivel de vuelo representado por F o FL y tres dígitos o la letra "A" de Altitud seguida de los cientos de pies (A065 para indicar 6500 pies).

Lo siguiente es el plan de vuelo, que lo separamos de la información de velocidad y nivel de vuelo o altitud con un espacio.

En este caso, el plan de vuelo que hemos previsto es NASOS UN869 BLN UL27 MAR

Esta línea puede tener un máximo de 73 caracteres. En el caso de que sea mayor habría que ponerlo en dos líneas o más.

#### **-LEMG0047 LEZL LEMD**

Continuamos con el campo 16 del ICAO FP donde introducimos el ICAO del aeródromo destino seguido del la duración estimada del vuelo en formato (HHMM) para finalizar con la información sobre los dos aeródromos alternativos que hemos seleccionado para nuestro vuelo

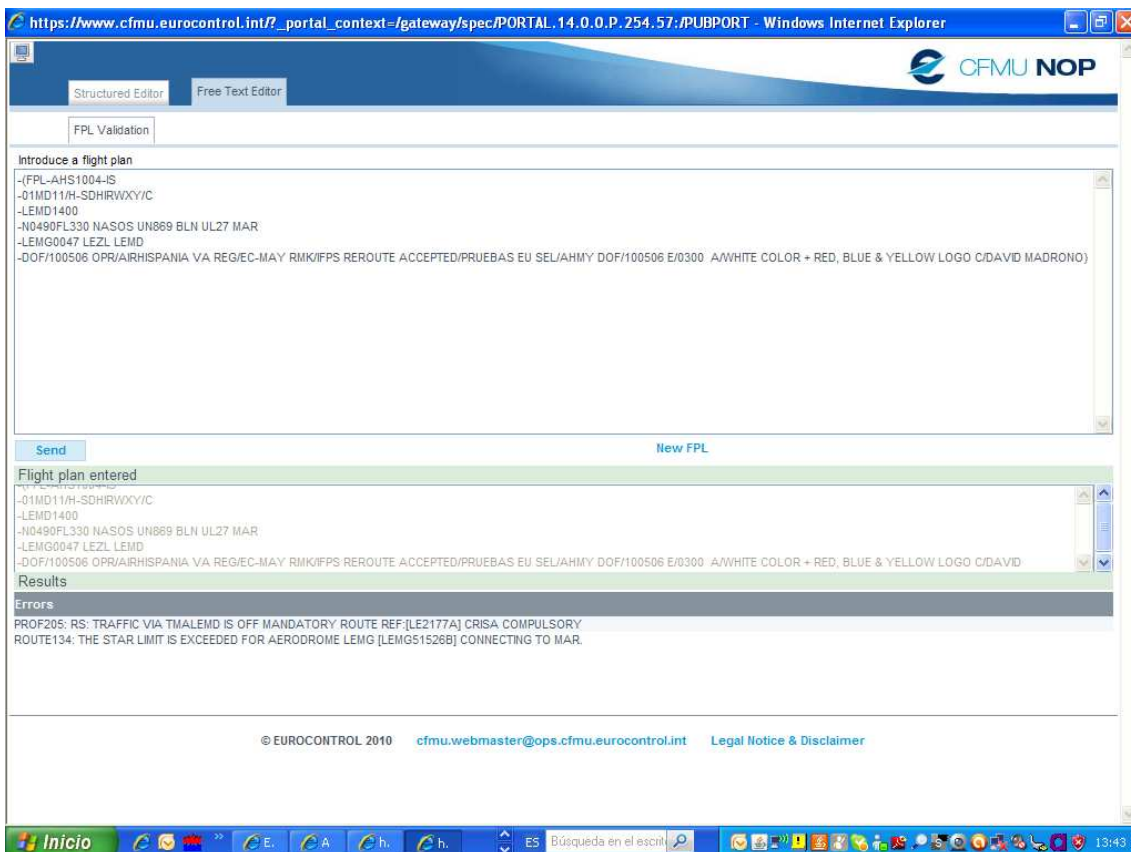
#### **-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**

Por último y antes de cerrar el paréntesis, introducimos la información relativa al campo 18 del ICAO FP introduciendo los prefijos que podéis encontrar en el Boletín número 2 de AirHispania



Bueno, pues una vez aclarado el formato, procedemos a introducirlo en el campo de texto correspondiente y pulsamos el botón enviar “Send”

**-{FPL-AHS1004-IS  
-01MD11/H-SDHIRWXY/C  
-LEMD1400  
-N0490FL330 NASOS UN869 BLN UL27 MAR  
-LEMG0047 LEZL LEMD  
-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU  
SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**



Como habíamos hecho el plan de vuelo deprisa y corriendo, el resultado no es bueno, y Eurocontrol nos avisa de la NO APROBACIÓN del mismo, y para ello nos detalla en la parte inferior de la pantalla bajo la etiqueta “ERRORS”, los errores encontrados

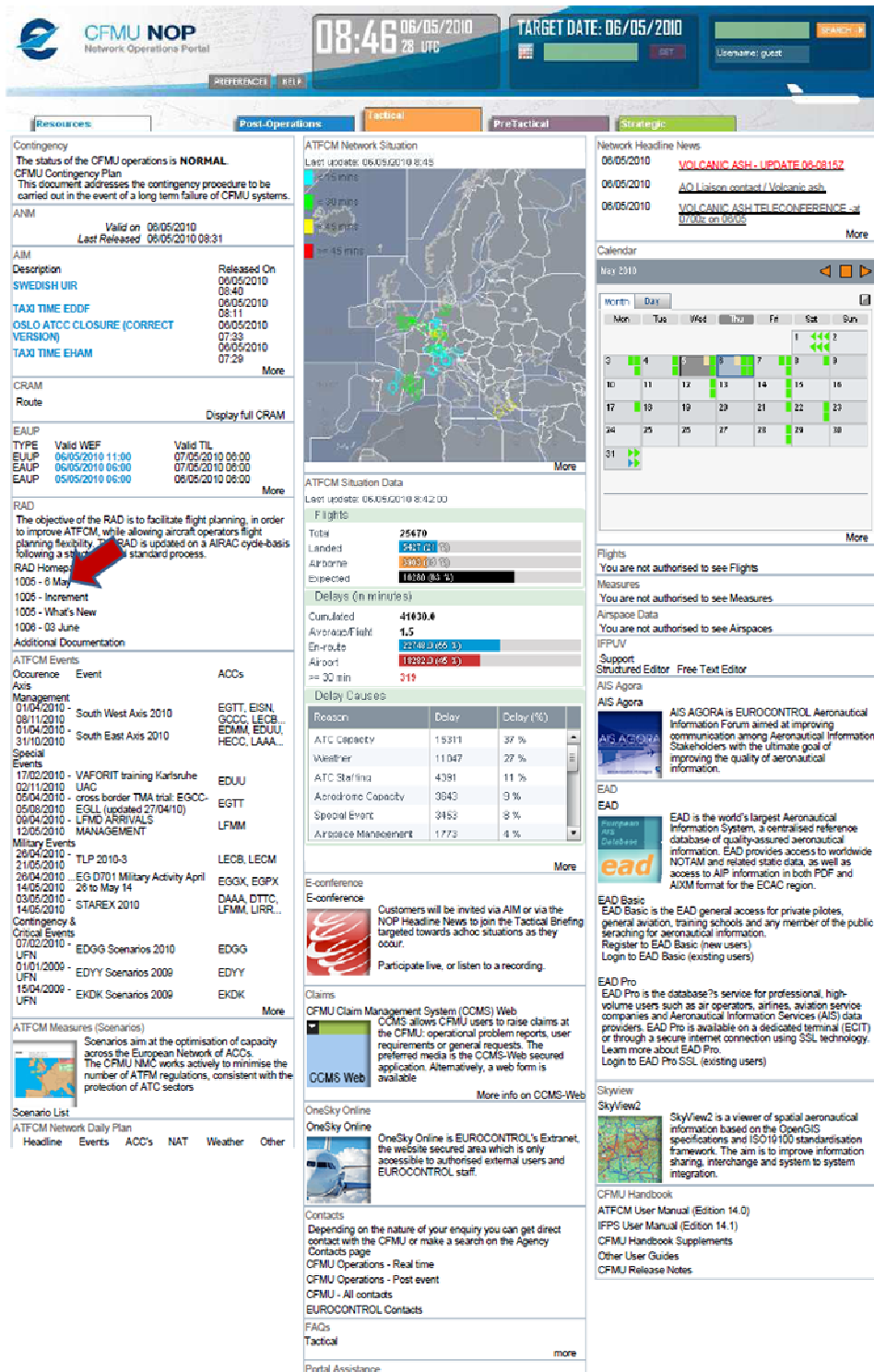
## RESULTS

### ERRORS

**PROF205: RS: TRAFFIC VIA TMALEMD IS OFF MANDATORY ROUTE REF:[LE2177A] CRISA COMPULSORY**  
**ROUTE134: THE STAR LIMIT IS EXCEEDED FOR AERODROME LEMG [LEMG51526B] CONNECTING TO MAR.**

Ahora nos toca descifrar lo que quieren decir los errores obtenidos

Para encontrar los errores, accedemos a la página de CMFU NOP de nuevo y seleccionamos el AIRAC (RAD) vigente. En este caso el del 6 de Mayo.



**CFMU NOP**  
Network Operations Portal

08:46 06/05/2010 28 UTC TARGET DATE: 06/05/2010

Username: guest

**Resources:** Post-Operations, Tactical, Pre-Tactical, Strategic

**Contingency**  
The status of the CFMU operations is **NORMAL**.  
CFMU Contingency Plan  
This document addresses the contingency procedure to be carried out in the event of a long term failure of CFMU systems.

**ANM**  
Valid On: 06/05/2010  
Last Released: 06/05/2010 08:31

**AIM**  
Description: Released On: 06/05/2010 08:40  
SWEDISH UIR: 06/05/2010 08:11  
TAXI TIME EDDF: 06/05/2010 07:33  
OSLO ATCC CLOSURE (CORRECT VERSION): 06/05/2010 07:29  
TAXI TIME EHAM: 07:29

**CRAM**  
Route: Display full CRAM

**EAUP**  
TYPE: Valid WEF: 06/05/2010 11:00 Valid TIL: 07/05/2010 06:00  
EAUP: 06/05/2010 06:00  
EAUP: 06/05/2010 06:00

**RAD**  
The objective of the RAD is to facilitate flight planning, in order to improve ATFCM, while allowing aircraft operators flight planning flexibility. The RAD is updated on a AIRAC cycle-basis following a standard process.  
RAD Home: 1006 - 06 May  
1006 - Increment  
1006 - What's New  
1006 - 03 June  
Additional Documentation

**ATFCM Events**  
Occurrence Event ACCs  
Management:  
01/04/2010 - South West Axis 2010 EGGT, EISN, GOCG, LECB...  
08/11/2010 - South East Axis 2010 EDMM, EDOU, HECC, LAAL...  
01/04/2010 - South East Axis 2010  
03/10/2010 - South East Axis 2010

**Special Events**  
17/02/2010 - VAFORIT training Karlsruhe EDOU  
02/11/2010 - UAC cross border TMA trial: EGCC-EGTT (updated 27/04/10)  
05/08/2010 - EGLL (updated 27/04/10)  
06/04/2010 - LFMD ARRIVALS  
12/05/2010 - MANAGEMENT

**Military Events**  
26/04/2010 - TLP 2010-3 LECB, LECM  
21/05/2010 - EG D701 Military Activity April 26 to May 14 EGGX, EGPX  
14/05/2010 - STAREX 2010 DAAA, DTTG, LFMM, LIRR...

**Contingency & Critical Events**  
07/02/2010 - EDGG Scenarios 2010 EDGG  
01/01/2009 - EDYY Scenarios 2009 EDYY  
15/04/2009 - EKDK Scenarios 2009 EKDK

**ATFCM Measures (Scenarios)**  
Scenarios aim at the optimisation of capacity across the European Network of ACCs. The CFMU NMC works actively to minimise the number of ATFM regulations, consistent with the protection of ATC sectors

**Scenario List**  
ATFCM Network Daily Plan  
Headline Events ACC's NAT Weather Other

**ATFCM Network Situation**  
Last update: 06/05/2010 8:45  
25 mins  
30 mins  
45 mins  
1h 15 mins

**ATFCM Situation Data**  
Last update: 06/05/2010 8:42:00

**Flights**  
Total: 25670  
Landed: 24720 (96%)  
Airborne: 950 (3.7%)  
Expected: 1800 (6.3%)

**Delays (in minutes)**  
Cumulated: 41630.4  
Aircraft/Flight: 1.5  
En-route: 2278.0 (55.3%)  
Airport: 1822.0 (43.5%)  
>= 30 min: 319

**Delay Causes**

Reason	Delay	Delay (%)
ATC Capacity	15311	37 %
Weather	11047	27 %
ATC Staffing	4381	11 %
Aerodrome Capacity	3043	7 %
Special Event	3452	8 %
Airspace Management	1773	4 %

**E-conference**  
Customers will be invited via AIM or via the NOP Headline News to join the Tactical Briefing targeted towards adhoc situations as they occur.  
Participate live, or listen to a recording.

**Claims**  
CFMU Claim Management System (CCMS) Web  
CCMS allows CFMU users to raise claims at the CFMU, operational problem reports, user requirements or general requests. The preferred media is the CCMS-Web secured application. Alternatively, a web form is available.  
More info on CCMS-Web

**OneSky Online**  
OneSky Online  
OneSky Online is EUROCONTROL's Extranet, the website secured area which is only accessible to authorised external users and EUROCONTROL staff.

**Contacts**  
Depending on the nature of your enquiry you can get direct contact with the CFMU or make a search on the Agency Contacts page  
CFMU Operations - Real time  
CFMU Operations - Post event  
CFMU - All contacts  
EUROCONTROL Contacts  
FAQs  
Tactical  
Portal Assistance

**Network Headline News**  
06/05/2010 VOLCANIC ASH - UPDATE 06/05/15Z  
06/05/2010 AOTI liaison contact / Volcanic ash  
06/05/2010 VOLCANIC ASH TELECONFERENCE - 17:00 on 06/05  
More

**Calendar**  
May 2010  
Mon Tue Wed Thu Fri Sat Sun  
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

**Flights**  
You are not authorised to see Flights

**Measures**  
You are not authorised to see Measures

**Airspace Data**  
You are not authorised to see Airspaces

**IPFUV**  
Support  
Structured Editor Free Text Editor

**AIS Agora**  
AIS AGORA  
AIS AGORA is EUROCONTROL Aeronautical Information Forum aimed at improving communication among Aeronautical Information Stakeholders with the ultimate goal of improving the quality of aeronautical information.

**EAD**  
EAD  
EAD is the world's largest Aeronautical Information System, a centralised reference database of quality-assured aeronautical information. EAD provides access to worldwide NOTAM and related static data, as well as access to AIP information in both PDF and AIM format for the ECAC region.

**EAD Basic**  
EAD Basic is the EAD general access for private pilots, general aviation, training schools and any member of the public searching for aeronautical information.  
Register to EAD Basic (new users)  
Login to EAD Basic (existing users)

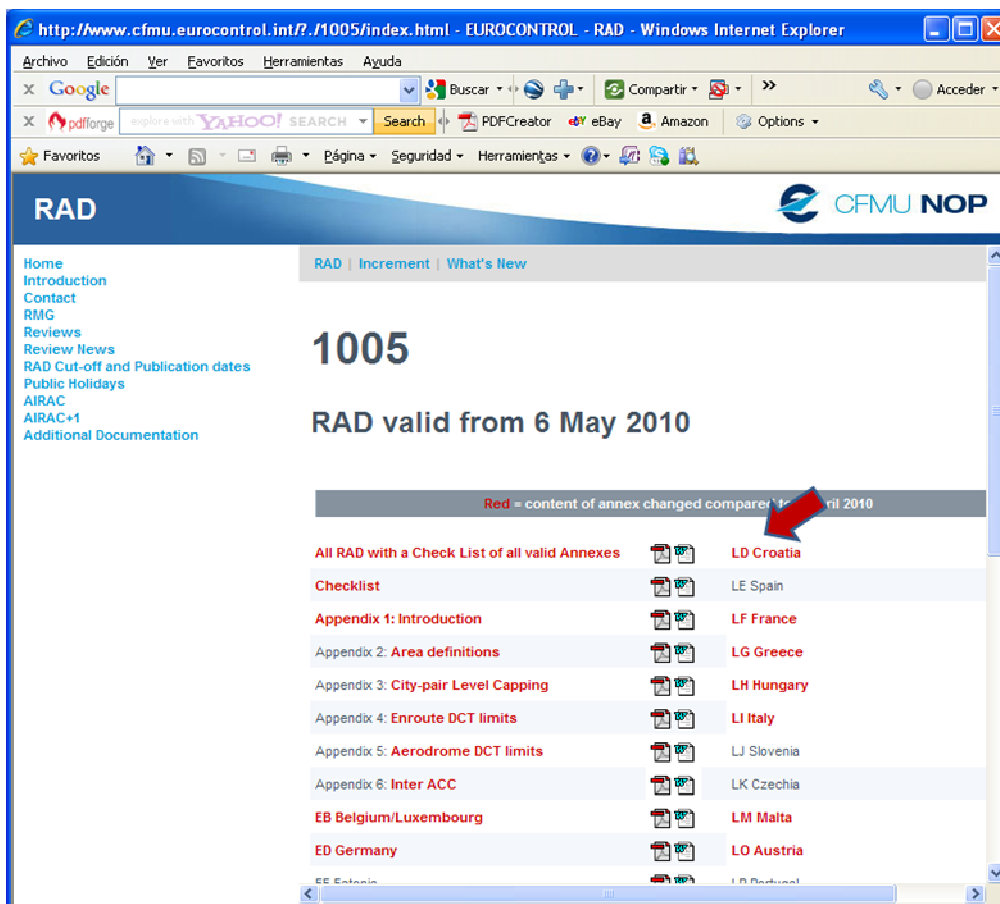
**EAD Pro**  
EAD Pro is the database's service for professional, high-volume users such as air operators, airlines, aviation service companies and Aeronautical Information Services (AIS) data providers. EAD Pro is available on a dedicated terminal (ECIT) or through a secure internet connection using SSL technology. Learn more about EAD Pro.  
Login to EAD Pro SSL (existing users)

**SkyView**  
SkyView2  
SkyView2 is a viewer of spatial aeronautical information based on the OpenGIS specifications and ISO/15926 standardisation framework. The aim is to improve information sharing, interchange and system to system integration.

**CFMU Handbook**  
ATFCM User Manual (Edition 14.0)  
IFPS User Manual (Edition 14.1)  
CFMU Handbook Supplements  
Other User Guides  
CFMU Release Notes



El paso siguiente es abrir el documento relativo al país al que se refiere el plan de vuelo y sobre el que queremos obtener el detalle de los errores.



Y una vez editado el documento, buscamos el código referente al error que habíamos obtenido.

En este caso “2177” de LE (España).

Updated on 18/02/10 Valid from 08/04/10	<b>ROUTE RESTRICTIONS THROUGH SPAIN - LE</b> LE restrictions are valid 05.00 (0400)-22.00 (2200) except where otherwise specified Times quoted are Winter times, Summer times are in Brackets ( )			<b>ANNEX LE</b> Page No. 1 of 15
AIRWAY	FROM - TO	RESTRICTION	ID No	OPERATIONAL GOAL
	CRISA	Compulsory for traffic Dep. Madrid Group With Dest. LEMG, LXGB, GMTT Traffic Dest GMTT shall file CRISA UN10/R10 LINTO	LE**2177	To force traffic via the LECSMAR sector which specialises in LEMG arrivals

“Voilà”. ¡¡ Lo encontramos !!, y además hace referencia a Málaga.

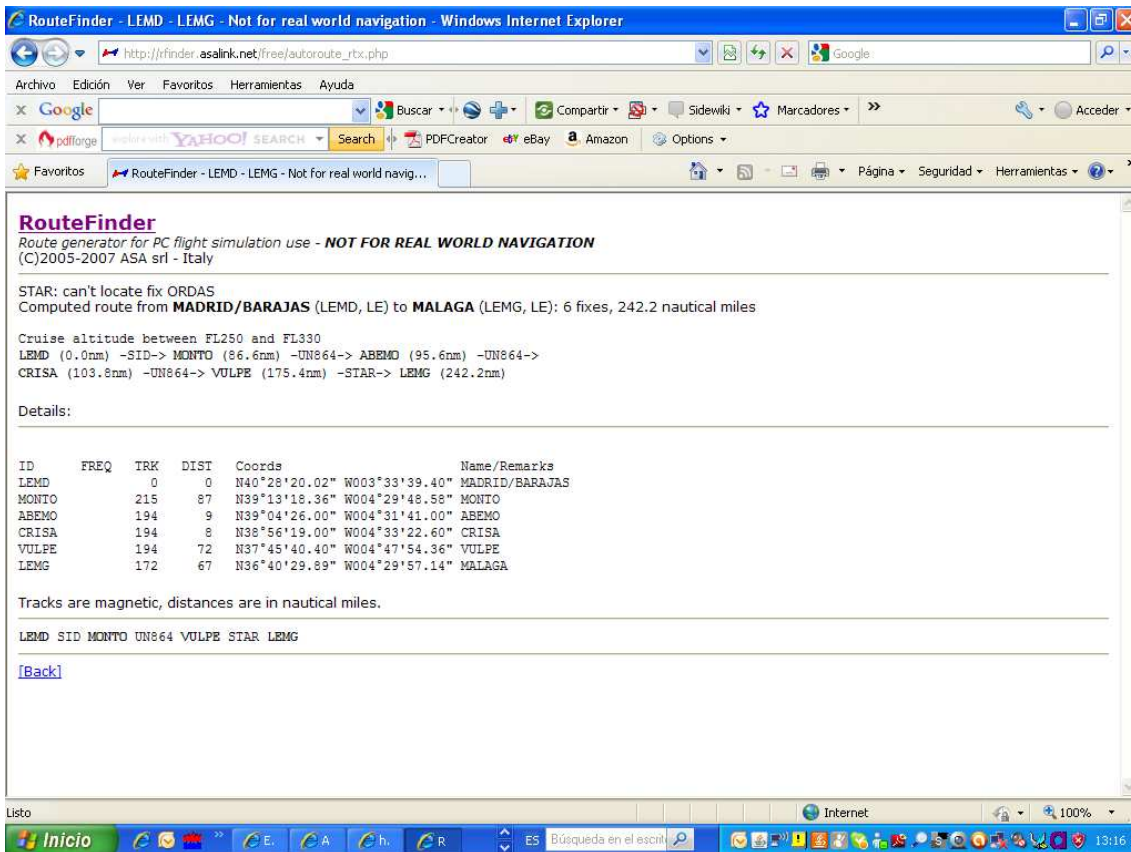
Tras leerlo podemos ver como se nos indica que de forma OBLIGATORIA el vuelo debe de cruzar el fijo CRISA para los vuelos que operan desde LEMD a LEMG, LXGB y GMTT de cara a forzar el tráfico a través del sector LECSMAR que está especializado en las llegadas a LEMG.

¡¡ Qué desastre !!, y no teníamos ni idea de esto.

Pero para no tardar mucho, y yo que soy listo, decido pasar del fijo CRISA y utilizar una de las herramientas disponibles para el cálculo rápido de Planes de vuelo, que seguro que lo hace bien.

En este caso **Routefinder** donde metemos el origen, destino, nivel de vuelo y automáticamente nos entrega un FP.

¡¡ Qué bien. Ya lo tenemos !!. Ni CRISA ni nada de nada. ¡¡ A por ello !!



**RouteFinder**  
Route generator for PC flight simulation use - **NOT FOR REAL WORLD NAVIGATION**  
(C)2005-2007 ASA srl - Italy

STAR: can't locate fix ORDAS  
Computed route from **MADRID/BARAJAS** (LEMD, LE) to **MALAGA** (LEMG, LE): 6 fixes, 242.2 nautical miles

Cruise altitude between FL250 and FL330  
LEMD (0.0nm) -SID-> MONTO (86.6nm) -UN864-> ABEMO (95.6nm) -UN864->  
CRISA (103.8nm) -UN864-> VULPE (175.4nm) -STAR-> LEMG (242.2nm)

Details:

ID	FREQ	TRK	DIST	Coords	Name/Remarks
LEMD	0	0	0	N40°28'20.02" W003°33'39.40"	MADRID/BARAJAS
MONTO	215	87	87	N39°13'18.36" W004°29'48.58"	MONTO
ABEMO	194	9	9	N39°04'26.00" W004°31'41.00"	ABEMO
CRISA	194	8	8	N38°56'19.00" W004°33'22.60"	CRISA
VULPE	194	72	72	N37°45'40.40" W004°47'54.36"	VULPE
LEMG	172	67	67	N36°40'29.89" W004°29'57.14"	MALAGA

Tracks are magnetic, distances are in nautical miles.

LEMD SID MONTO UN864 VULPE STAR LEMG

[\[Back\]](#)

Modificamos nuestro plan de vuelo sustituyendo el antiguo por el nuevo y pulsamos el botón enviar "Send"

**-(FPL-AHS1004-IS**

**-01MD11/H-SDHIRWXY/C**

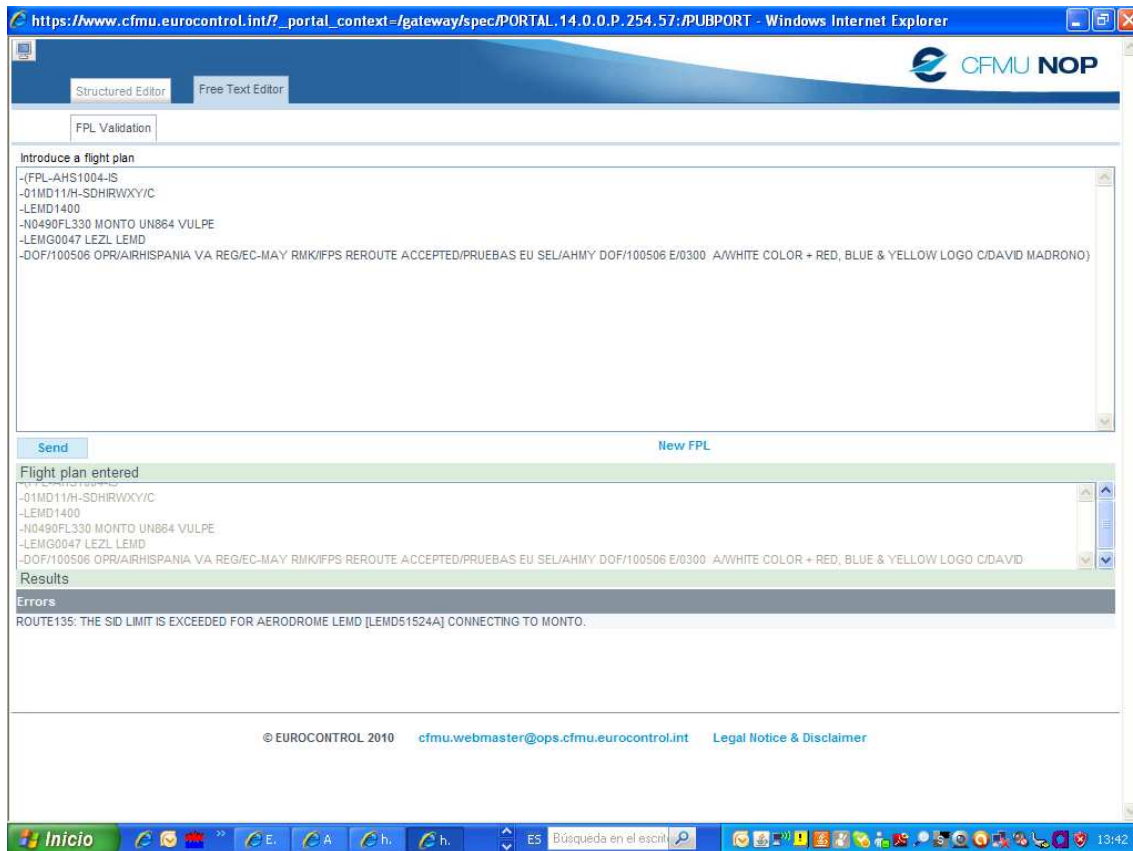
**-LEMD1400**

**-N0490FL330 MONTO UN864 VULPE**

**-LEMG0047 LEZL LEMD**

**-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU  
SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**

iii Tachánnnnn !!!



11

Buff. Más errores.

¿Pero si lo he hecho con Routefinder?.

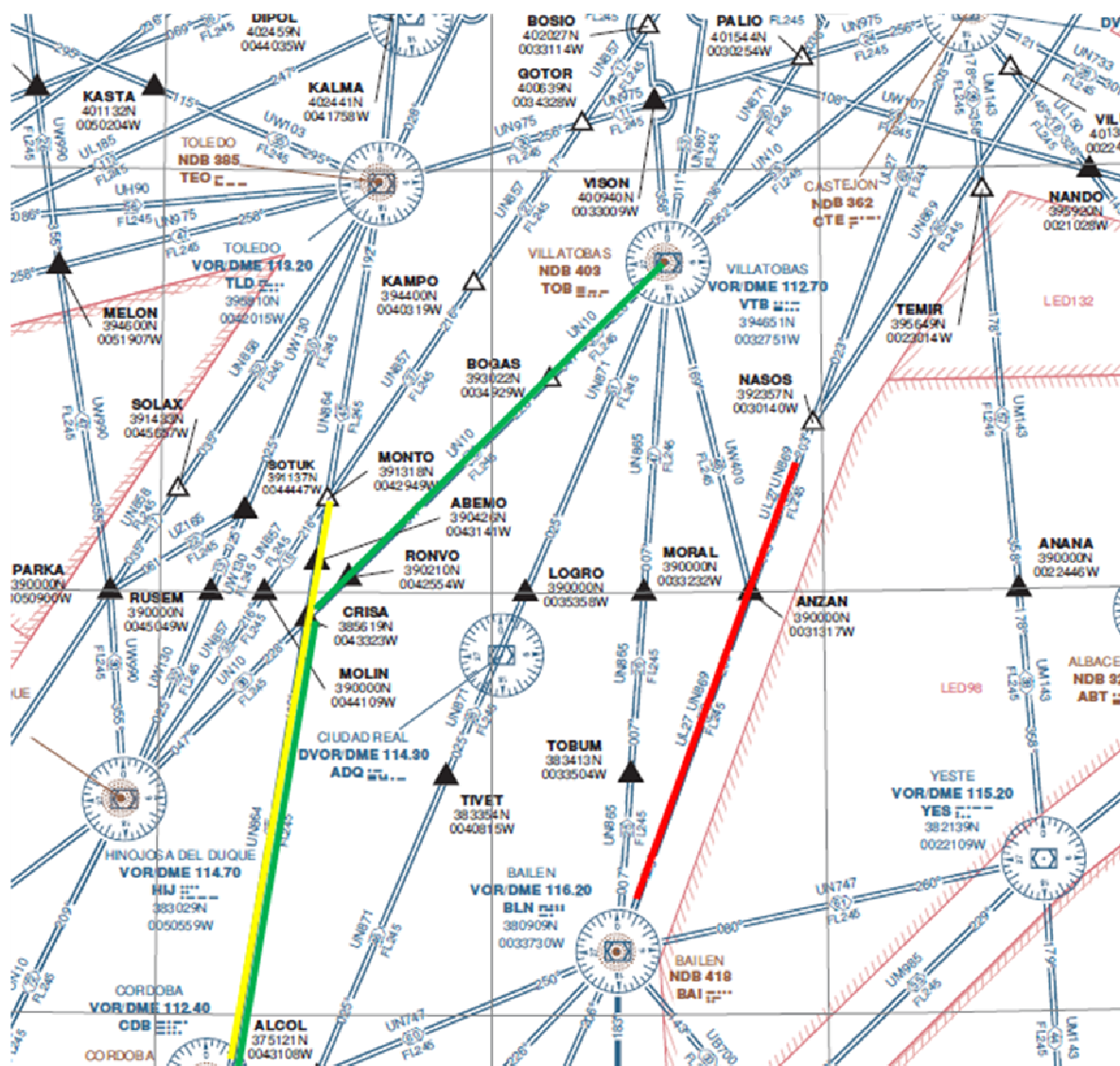
Si pero EuroControl sabe mucho y nos dice en el error :

### **ROUTE135: THE SID LIMIT EXCEEDED FOR AERODROME LEMD [LEMD51524A] CONNECTING TO MONTO**

Nos vamos a mirar las SID de Madrid y claro, MONTO no es fijo de ninguna SID. Como para fiarse de las aplicaciones, así que decidimos hacerlo bien y analizar las fichas y cartas antes de volver a enviar otro FP incorrecto.

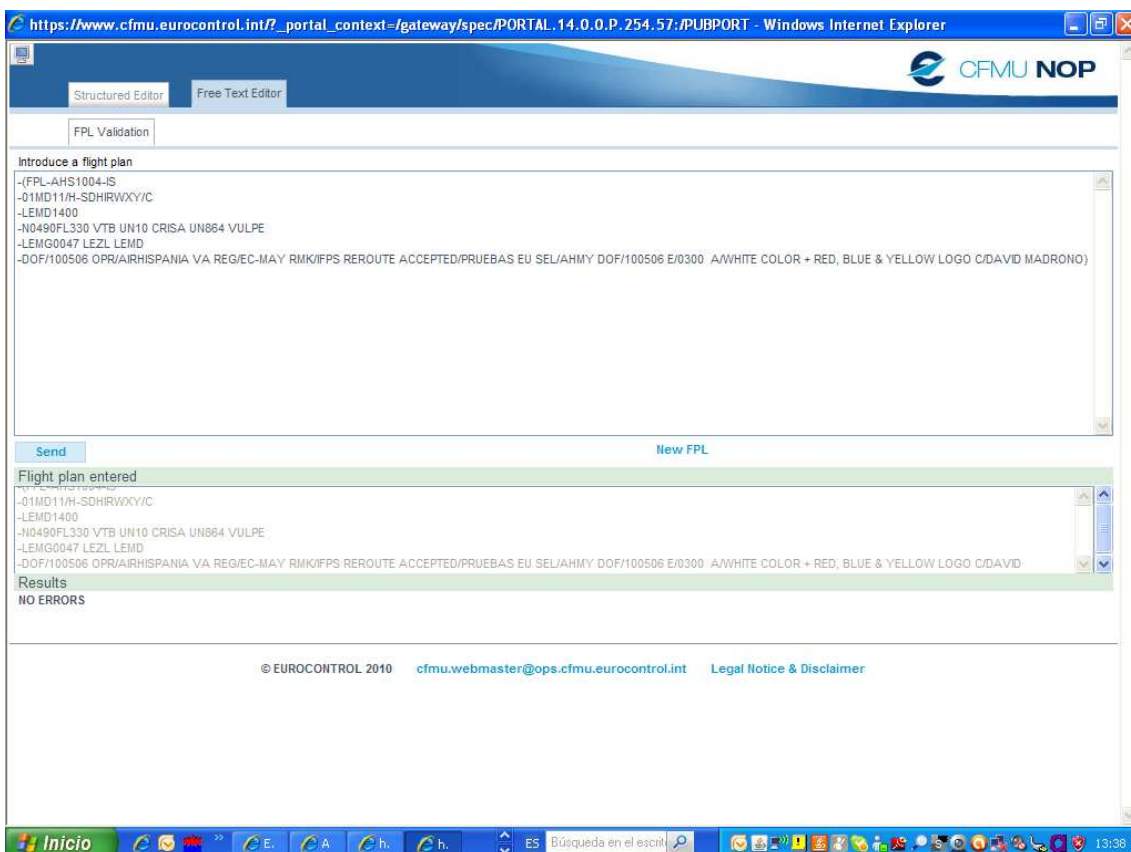
En las cartas de alta, marcamos en rojo el primer FP que estaba mal, y seguidamente en amarillo el segundo que también estaba mal.

Vemos en las SIDs de Madrid que podemos salir por VTB para pasar por CRISA, así que modificamos nuestro plan de vuelo seleccionado VTB UN10 CRISA UN864 VULPE



Lo ponemos en el formato correspondiente...

**-(FPL-AHS1004-IS**  
**-01MD11/H-SDHIRWXY/C**  
**-LEMD1400**  
**-N0490FL330 VTB UN10 CRISA UN864 VULPE**  
**-LEMG0047 LEZL LEMD**  
**-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU**  
**SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**



The screenshot shows a web browser window with the URL [https://www.cfm.eucontrol.int/?\\_portal\\_context=/gateway/spec/PORTAL.14.0.0.P.254.57:/PUBPORT](https://www.cfm.eucontrol.int/?_portal_context=/gateway/spec/PORTAL.14.0.0.P.254.57:/PUBPORT). The page is titled "CFMU NOP" and has tabs for "Structured Editor" and "Free Text Editor". The "FPL Validation" tab is active.

The "Introduce a flight plan" section contains the following text:

```

-(FPL-AHS1004-IS
-01MD11/H-SDHIRWXY/C
-LEMD1400
-N0490FL330 VTB UN10 CRISA UN864 VULPE
-LEMG0047 LEZL LEMD
-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU SEL/AHMY DOF/100506 E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)
  
```

Below the text area is a "Send" button and a "New FPL" link. The "Flight plan entered" section shows the same text as above. The "Results" section displays "NO ERRORS".

At the bottom of the page, there is a footer with the text "© EUROCONTROL 2010", "cfmu.webmaster@ops.cfm.eucontrol.int", and "Legal Notice & Disclaimer".

13

... y ahora si. No hay errores.

Plan de vuelo aprobado.

¿Y lo que hemos aprendido?. Pues merece la pena

Ahora veamos algunas modificaciones y errores bastante comunes sobre el FP que ya tenemos aprobado.

¿Qué hubiese ocurrido si en la segunda línea no hubiésemos puesto la “Y” como parte del equipamiento de comunicaciones?

**-01MD11/H-SDHIRWX/C en lugar de -01MD11/H-SDHIRWXY/C**

**-(FPL-AHS1004-IS**

**-01MD11/H-SDHIRWX/C**

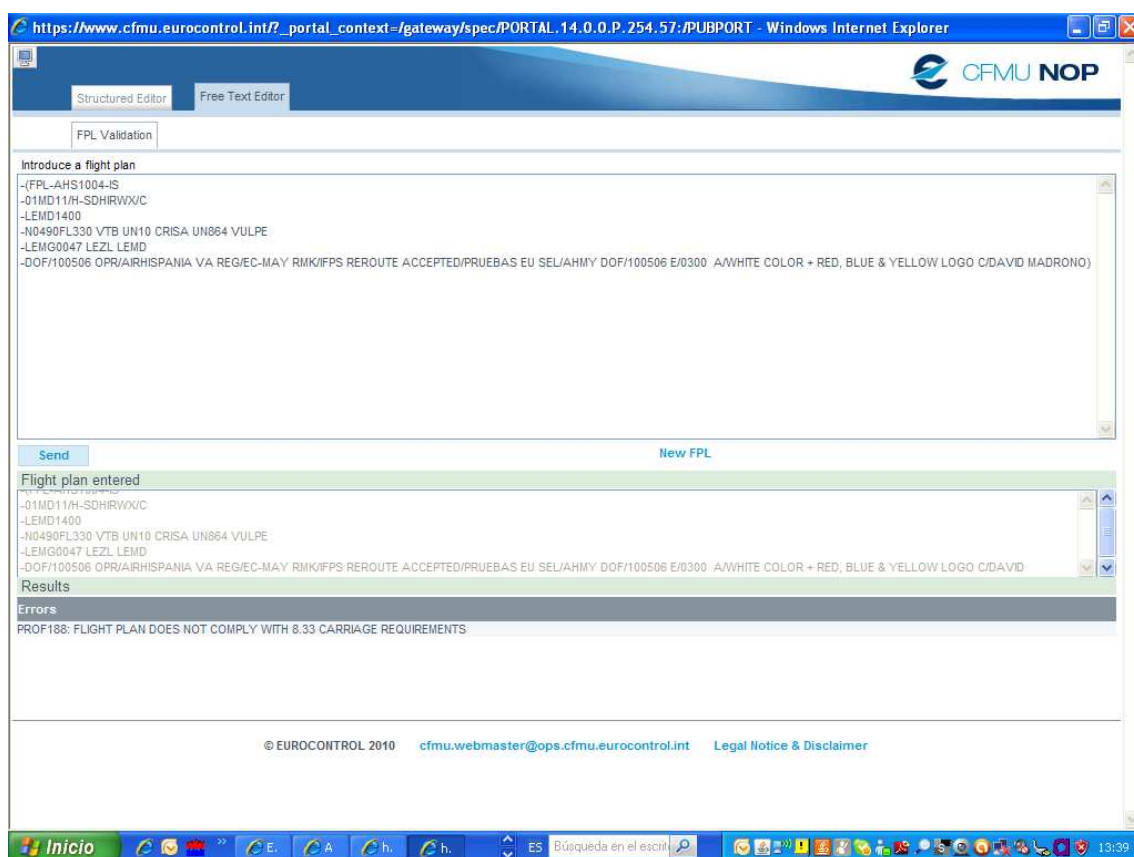
**-LEMD1400**

**-N0490FL330 VTB UN10 CRISA UN864 VULPE**

**-LEMG0047 LEZL LEMD**

**-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**

14



### **PROF188: FLIGHT PLAN DOES NOT COMPLY WITH 8.33 CARRIAGE REQUIREMENTS**

Claro, qué fácil.

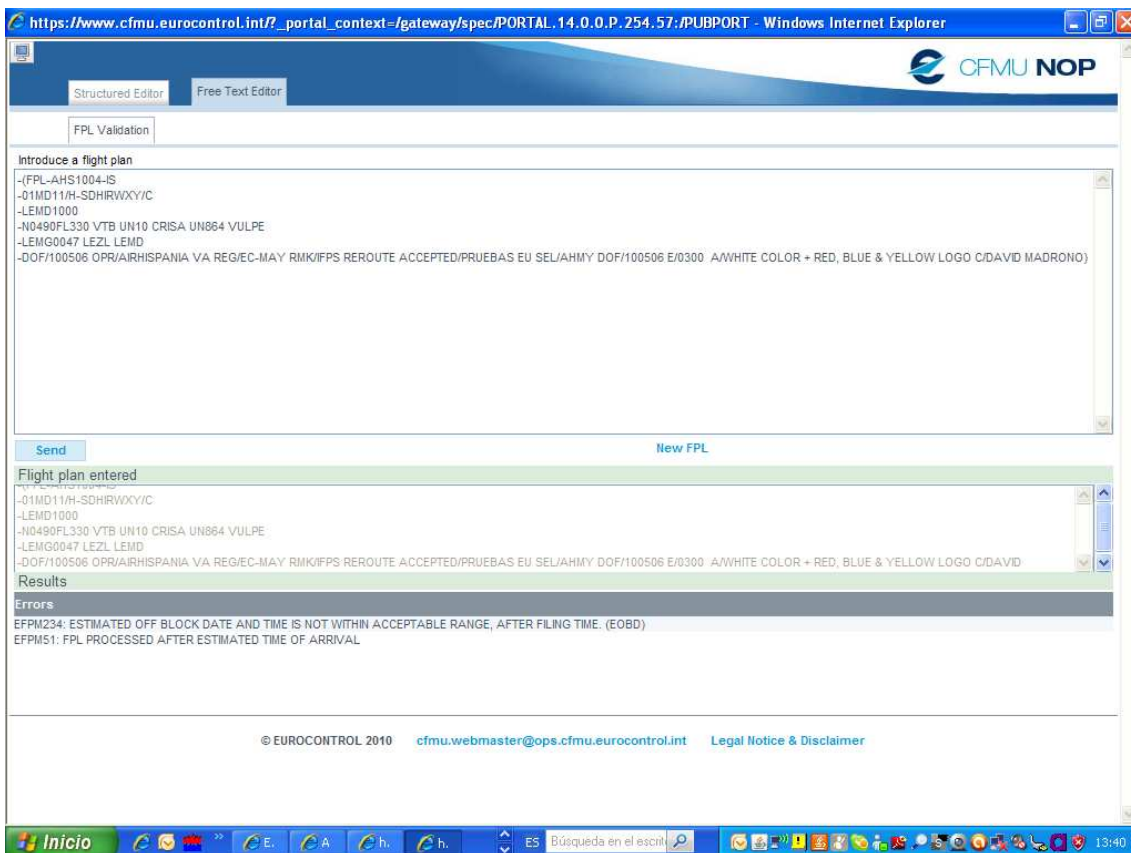
¿Cómo voy a volar por encima de FL195 sin espaciado de canales de 8.33 kHz?.



¿Y si siendo las 11:40z ponemos en el plan de vuelo que la hora prevista para la suelta de calzos es a las 10:00z?

**-FPL-AHS1004-IS**  
**-01MD11/H-SDHIRWXY/C**  
**-LEMD1000**  
**-N0490FL330 VTB UN10 CRISA UN864 VULPE**  
**-LEMG0047 LEZL LEMD**  
**-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU**  
**SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**

15



The screenshot shows the CFMU NOP FPL Validation interface. The flight plan is entered in the 'Introduce a flight plan' field. Below the input field, the 'Send' button is visible. The 'Flight plan entered' section displays the entered flight plan details. The 'Results' section shows two error messages: 'EFPM234: ESTIMATED OFF BLOCK DATE AND TIME IS NOT WITHIN ACCEPTABLE RANGE, AFTER FILING TIME. (EOBD)' and 'EFPM51: FPL PROCESSED AFTER ESTIMATED TIME OF ARRIVAL'. The interface also includes a 'Structured Editor' and 'Free Text Editor' tab at the top, and a 'Legal Notice & Disclaimer' link at the bottom.

**EFPM234: ESTIMATED OFF BLOCK DATE AND TIME IS NOT WITHIN ACCEPTABLE RANGE, AFTER FILING TIME (EOBD)**

**EFPM51: FPL PROCESSED AFTER ESTIMATED TIME OF ARRIVAL**

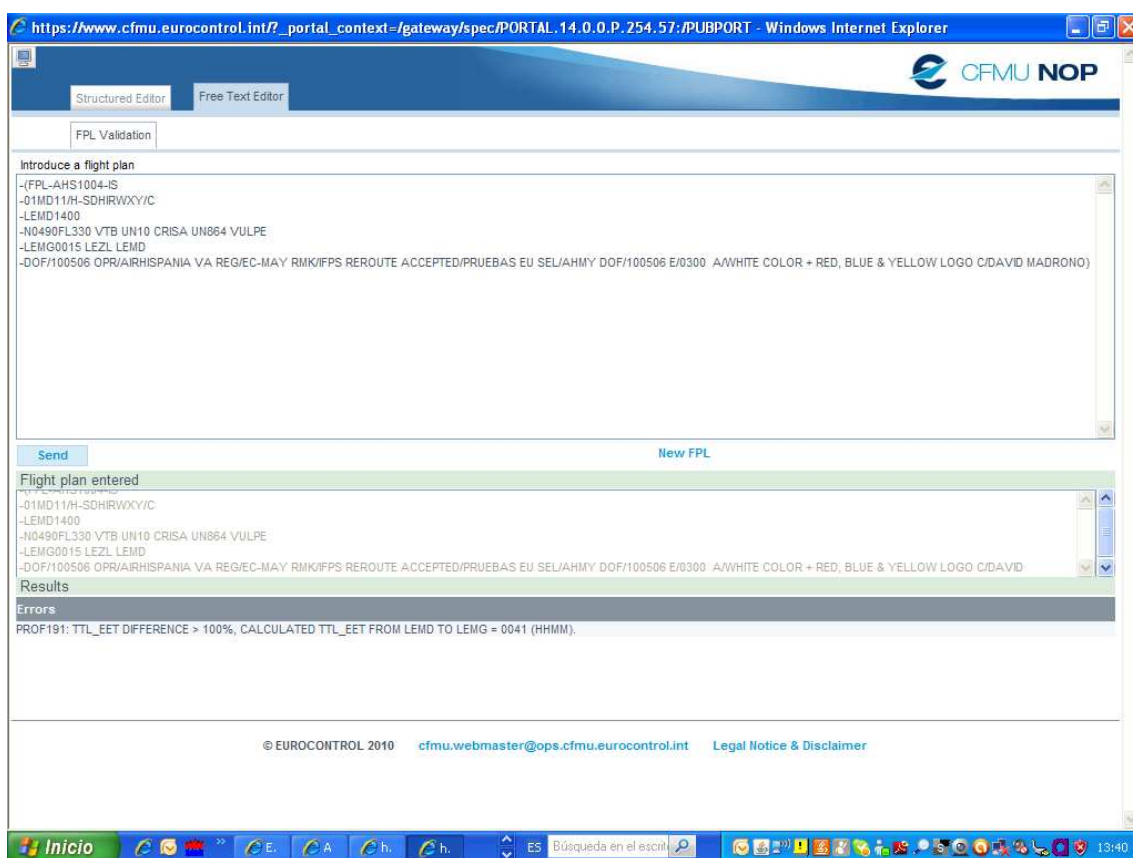
Nos ha pillado

¿Cómo voy a mandar un FP que tiene previsto salir antes de la hora actual?

¿Y si le digo que el vuelo va a durar solamente 15 minutos?

**-(FPL-AHS1004-IS**  
**-01MD11/H-SDHIRWXY/C**  
**-LEMD1400**  
**-N0490FL330 VTB UN10 CRISA UN864 VULPE**  
**-LEMG0015 LEZL LEMD**  
**-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU**  
**SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)**

16

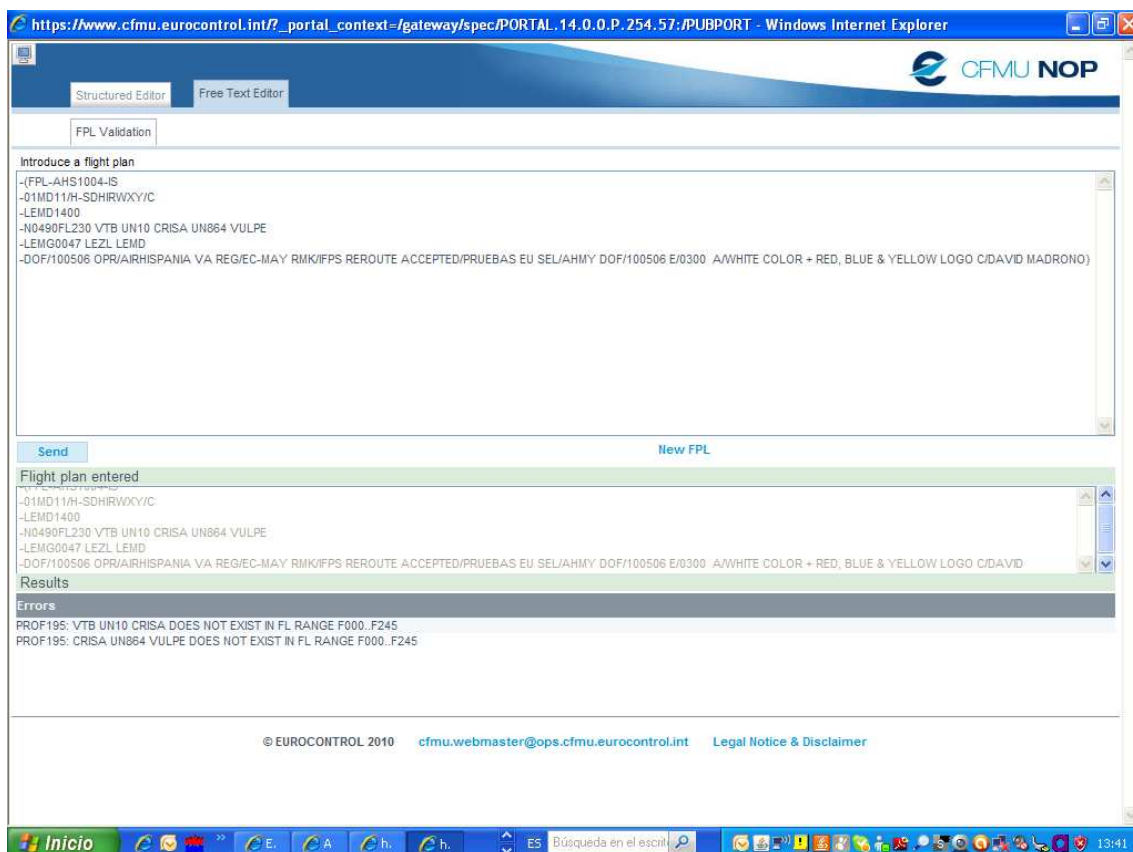


**PROF191: TTL EET DIFFERENCE > 100%, CALCULATED TTL EET FROM LEMD TO LEMG = 0041 (HHMM).**

Vamos qué menos de 41 minutos no se los cree

¿Y si le digo que el vuelo lo vamos a realizar por aerovías de alta cota pero a solamente FL230?

**~~-(FPL-AHS1004-IS~~**  
**~~-01MD11/H-SDHIRWXY/C~~**  
**~~-LEMD1400~~**  
**~~-N0490FL230 VTB UN10 CRISA UN864 VULPE~~**  
**~~-LEMG0047 LEZL LEMD~~**  
**~~-DOF/100506 OPR/AIRHISPANIA VA REG/EC-MAY RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED/PRUEBAS EU~~**  
**~~SEL/AHMY E/0330 A/WHITE COLOR + RED, BLUE & YELLOW LOGO C/DAVID MADRONO)~~**



17

**PROF195: VTB UN10 CRISA DOES NOT EXIST IN FL RANGE F000...F245**

**PROF195: CRISA UN864 VULPE DOES NOT EXIST IN FL RANGE F000...F234**

Definitivamente hay que pensar bien las cosas. Engañar a EuroControl no es sencillo o quizás tampoco sea posible.

Dedicado a la gente de AirHispania.

Mayo 2010