

**ENR 1.10 PLANIFICACION DE VUELO**  
**(Restricciones, limitaciones o información de consulta)**  
**ENR 1.10 FLIGHT PLANNING**  
**(Restriction, limitation or advisory information)**

**1. Procedimientos para presentar un plan de vuelo.**

Antes de realizarse un vuelo deberá presentarse un plan de vuelo de acuerdo con lo señalado en el RAD 91, PAR 91,153:

- a) cualquier vuelo IFR;
- b) cualquier vuelo VFR;
- c) despegando desde o destino a un aeródromo dentro de una zona de control;
- d) cruzando los TMAs y CTRs ;
- e) operando a lo largo de rutas VFR designadas en los TMAs; y
- f) cruzando el límite de la FIR Santo Domingo en vuelos internacionales.

**1.1 Tiempo de presentación**

El tiempo mínimo en que el plan de vuelo debe presentarse para su aceptación es:

- a) Para las operaciones aéreas internacionales, el plan de vuelo deberá ser sometido con un mínimo o igual a una (1) hora de antelación con respecto a su hora prevista de fuera de calzos.
- b) Para las operaciones aéreas nacionales, el plan de vuelo deberá ser sometido con un mínimo o igual a media hora de antelación con respecto a su hora prevista de fuera de calzos.

El tiempo máximo para la presentación del plan de vuelo es de 120 horas de antelación a la hora prevista de fuera de calzos (EOBT), indicando en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo la fecha de salida de dicho vuelo, usando el indicador DOF.

**1.2 Lugar de presentación**

- a) El plan de vuelo deberá presentarse en la Oficina de Notificación de Vuelo (ARO) (Estación de Servicios de Información de Vuelo).
- b) En caso de que no haya Oficina de Notificación de Vuelo (ARO) (Estación de Servicios de Información de Vuelo) en el aeródromo de salida, el plan de vuelo podrá presentarse por radio a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo.

**1.3 Planes de vuelo VFR con servicio de alerta**

Un servicio de alerta se provee en principio a los vuelos para los cuales se ha presentado un plan de vuelo.

**1. Procedures for the submission of a flight plan.**

Before realize a flight should be submitted a flight plan according with the RAD 91, PAR 91.153 :

- a) any IFR flight;
- b) any VFR flight;
- c) departing from or destined for an aerodrome within a control zone;
- d) crossing the TMAs and CTRs;
- e) operating along the designated VFR routes in the TMAs; and
- f) international flights across the Santo Domingo FIR boundary.

**1.1 Time of submission**

The minimum time which a flight plan shall be submitted for its acceptance is:

- a) For international air operations, the flight plan shall be submitted with minimum or equal to one hour prior to its estimated off-block time.
- b) For national air operations, the flight plan shall be submitted with minimum or equal to half hour prior to its estimated off-block time.

The maximum time for the submission of the flight plan shall be 120 hours prior to the estimated off-block time (EOBT), indicating in the item 18 from the flight plan form the departure date of that flight, using DOF indicator

**1.2 Place of submission**

- a) The flight plan shall be submitted at the Flight Plan Notification Office (ARO) (Flight Information Service Station).
- b) In the absence of such an Flight Plan Notification Office (ARO) (Flight Information Service Station) at the departure aerodrome, the flight plan shall be submitted by radio-communication to appropriate ATS unit.

**1.3 VFR flight plan for alerting service**

An alerting service is, in principle, provided to flights for which a flight plan has been submitted.

**1.4 Modelo y contenido de un plan de vuelo**

- a) Los formularios de planes de vuelo modelo OACI están disponibles en la Oficina de Notificación de Vuelo (ARO) (Estación de Servicios de Información de Vuelo) de los aeródromos. Las instrucciones para llenar dichos formularios deben ser observadas.
- b) En los planes de vuelo IFR así como VFR a lo largo de rutas ATS es necesario que se incluyan los estimados a los límites de la FIR
- c) Cuando se presente un plan de vuelo por radio, deberá cumplirse estrictamente con los datos del modelo.
- d) Cualquiera que sea el objeto para la cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromo(s) de alternativa, inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.
- e) El plan de vuelo contendrá, además, otra información sobre los conceptos prescritos por la autoridad ATS competente o cuando la persona que preste el plan de vuelo lo considere necesario.
- f) Los siguientes indicadores deben ser considerados válidos para declaración en la casilla 18 del plan de vuelo, obedeciendo esta misma secuencia: STS/, PBN/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/, y RMK/.
- g) Si se requiere tratamiento especial por un órgano ATS, el mismo se declara después del indicador STS en la casilla 18; las razones para dicho tratamiento son las siguientes (otras razones deberán ser especificadas con el uso del indicador RMK):

ALTRV: vuelo operado en conformidad con una reserva de altitud;

ATFMX: vuelo autorizado con exención de medidas ATFM por autoridad ATS competente;

FFR: combate a incendio;

FLTCK: inspección en vuelo;

HAZMAT: vuelo transportando material peligroso;

HEAD: vuelo con ("estatus") Jefe de Estado;

HOSP: vuelo médico declarado por autoridades médicas;

HUM: vuelo realizando misión humanitaria;

MARSA: vuelo por el cual un órgano militar asume responsabilidad por la separación de aeronave militar;

MEDEVAC: evacuación médica de emergencia con riesgo de vida;

**1.4 Contents and form of a flight plan**

- a) ICAO flight plan forms are available at Flight Plan Notification Office (ARO) (Flight Information Service Station) at the aerodromes. The instructions for completing those forms shall be followed.
- b) Flight plans concerning IFR as well as VFR flights along ATS routes need to include FIR boundary estimates
- c) When a flight plan is submitted by radio, the sequence of items in the flight plan form shall be strictly followed.
- d) Whatever the purpose for which the flight plan is presented, it should contain information about relevant concepts concerning the alternative aerodrome(s), inclusive, concerning the entire route or part of it for which has been presented.
- e) The flight plan will also contain, other information about the concepts prescribed by the appropriate ATS authority or when the person providing the flight plan consider necessary.
- f) The following indicators should be considered valid for declaration in the item 18 of the flight plan, according to the following sequence: STS/, PBN/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/, and RMK/.
- g) If special treatment is required by ATS entity, the same is declared after STS indicator in the item 18; the reasons for such treatment are the following (other reasons must be specified with use of the RMK indicator):

ALTRV: flight operated in accordance with an altitude reservation;

ATFMX: flight authorized with exemption of ATFM measures by the appropriate ATS authority;

FFR: firefighting;

FLTCK: flight check;

HAZMAT: flight carrying hazardous material;

HEAD: flight with Head of State status;

HOSP: medical flight declared by medical authorities;

HUM: flight operating on a humanitarian mission;

MARSA: flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;

MEDEVAC: emergency medical evacuation with life risk;

NONRVSM: vuelo no aprobado para RVSM con intención de operar en espacio aéreo RVSM;

SAR: vuelo que participa en misión de búsqueda y salvamento;

STATE: vuelo que participa en servicios militares, aduaneros o policiales.

h) Para la declaración de los equipamientos COM/ NAV en la casilla 10 del plan de vuelo, debe ser utilizado uno o dos caracteres. El primero será alfabético y el segundo (cuando exista) será numérico.

i) Para la declaración de las capacidades RNAV y RNP se inserta en la casilla 18 el indicador PBN seguido de una diagonal y la especificación RNAV o RNP de la aeronave:

**Especificaciones RNAV:**

A1 RNAV 10 (RNP 10)

B1 RNAV 5 todos los sensores permitidos

B2 RNAV 5 GNSS

B3 RNAV 5 DME/DME

B4 RNAV 5 VOR/DME

B5 RNAV 5 INS o IRS

B6 RNAV 5 LORANC

C1 RNAV 2 todos los sensores permitidos

C2 RNAV 2 GNSS

C3 RNAV 2 DME/DME

C4 RNAV 2 DME/DME/IRU

D1 RNAV 1 todos los sensores permitidos

D2 RNAV 1 GNSS

D3 RNAV 1 DME/DME

D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

**Especificaciones RNP:**

L1 RNP 4

O1 Básico RNP 1 todos los sensores permitidos

O2 Básico RNP 1 GNSS

O3 Básico RNP 1 DME/DME

O4 Básico RNP 1 DME/DME/IRU

S1 RNP APCH

S2 RNP APCH con BARO-VNAV

T1 RNP AR APCH con RF (autorización especial requerida)

T2 RNP AR APCH sin RF (autorización especial requerida).

NONRVSM: flight not approved for RVSM intending to operate in RVSM airspace;

SAR: flight involved in a search and rescue mission;

STATE: flight involved in military, customs or police services.

h) For the declaration of the COM / NAV equipment in the item 10 of the flight plan, should be used one or two characters. The first will be alphabetical and the second (if any) will be numerical.

i) For the declaration of RNAV and RNP capabilities the PBN indicator, followed by a slash and the RNAV or RNP specification of the aircraft, is inserted in the item 18:

**RNAV specifications:**

A1 RNAV 10 (RNP 10)

B1 RNAV 5 all permitted sensors

B2 RNAV 5 GNSS

B3 RNAV 5 DME/DME

B4 RNAV 5 VOR/DME

B5 RNAV 5 INS o IRS

B6 RNAV 5 LORANC

C1 RNAV 2 all permitted sensors

C2 RNAV 2 GNSS

C3 RNAV 2 DME/DME

C4 RNAV 2 DME/DME/IRU

D1 RNAV 1 all permitted sensors

D2 RNAV 1 GNSS

D3 RNAV 1 DME/DME

D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

**RNP specifications:**

L1 RNP 4

O1 Basic RNP 1 all permitted sensors

O2 Basic RNP 1 GNSS

O3 Basic RNP 1 DME/DME

O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU

S1 RNP APCH

S2 RNP APCH with BARO-VNAV

T1 RNP AR APCH with RF (special authorization required)

T2 RNP AR APCH without RF (special authorization required).

**1.5 Adherencia a la estructura de rutas ATS**

No se llenarán planes de vuelo fuera de la estructura de rutas ATS a menos que se haya obtenido permiso previo de las autoridades aeronáuticas ATS.

**1.6 Autorización para vuelos especiales**

Los vuelos de carácter específico, tales como vuelos de inspección, de investigación científica, etc, pueden estar exceptuados de las restricciones especificadas arriba. Deberá hacerse una solicitud de excepción del IDAC de manera que se reciba la misma con al menos 48 horas laborables de anticipación a la fecha de la operación.

**2. Sistema de planes de vuelo repetitivos**

**2.1 Generalidades**

Los procedimientos concernientes al uso de planes de vuelo repetitivos (RPL) son conforme a lo indicado en el Doc 7030 y los PANS-RAC, de la 12ava. edición.

La lista relativa a RPL de vuelos saliendo de la FIR Santo Domingo deberá presentarse al menos con dos semanas de anticipación, y en duplicado, a las siguientes direcciones:

**a)** por correo aéreo:  
Departamento de Gestión del Tránsito Aéreo  
Edificio sede de Navegación Aérea  
Tel. 809-274-4322 Ext. 2103  
Santo Domingo, Rep. Dominicana.

**b)** vía AFS:  
**MDSZPZX**

**c)** vía Fax:  
(809) 549-0692  
(809) 549-0895

**2.2 Cambios imprevistos y cancelaciones de RPL**

Cambios imprevistos y cancelaciones de RPL relacionados a despegues desde los aeropuertos de la República Dominicana deberán ser notificados tan pronto como sea posible y no menos de 10 minutos antes de despegar, a la oficina de Notificación de Vuelo (ARO) (Estación de Servicios de Notificación de Vuelo) del aeropuerto respectivo, o al teléfono (809) 549-1310 ext. 248 y/o a los faxes (809) 549-0692 y (809) 549-0895.

**2.3 Demoras**

Cuando un plan de vuelo se vaya a retrasar en una o más horas con respecto a su hora indicada en el RPL, la dependencia ATS que funcione en el aeródromo de salida será notificada de manera inmediata.

Las demoras en salidas desde cualquier aeropuerto del país deberán notificarse a la oficina de Notificación de Vuelo (ARO) (Estación de Servicios de Información de Vuelo) a los teléfonos indicados más arriba.

**1.5 Adherence to ATS route structure**

No flight plans shall be filled out of ATS route structure unless prior permission has been obtained from the aeronautical ATS authorities.

**1.6 Authorization for special flights**

Flights of a specific character, such as survey flights, scientific research flights, etc, may be excepted from the restriction specified above. A request for exemption shall be made so as to be received at least 48 working hours prior the intended date of operation to the Instituto Dominicano de Aviación Civil.

**2. Repetitive flight plan system**

**2.1 General**

The procedures concerning the use of repetitive flight plans (RPL) conform to ICAO Doc 7030 and the PANS-RAC, 12th edition.

RPL lists relating to flights departing the Santo Domingo FIR shall be submitted at least two weeks prior to, and in duplicate, to the following address:

**a)** by airmail:  
Departamento de Gestión del Tránsito Aéreo  
Edificio sede de Navegación aérea  
Tel. 809-274-4322 Ext. 2103  
Santo Domingo, Rep. Dominicana.

**b)** via AFS:  
**MDSZPZX**

**c)** via Fax:  
(809) 549-0692  
(809) 549-0895

**2.2 Incidental changes and cancellations of RPL**

Incidental changes and cancellations of RPL relating to take-offs from the Dominican Republic airports shall be notified as early as possible and not later than 10 minutes before take-offs, to the Flight Plan Notification Office (ARO) (Flight Information Service Station) of respective airport, or at telephone (809) 549-0895 ext. 248 and/or faxes (809) 549-0692 and (809) 549-0895.

**2.3 Delay**

When a specific flight plan is likely to encounter a delay of one hour or more in excess of the departure time stated in the RPL, the ATS unit serving the departure aerodrome shall be notified immediately.

Delays relating to departures from any airport shall be notified to the Flight Plan Notification Office (ARO) (Flight Information Service Station) to the above indicated telephones.

**Nota.** La falta de cumplimiento de estos procedimientos puede motivar la cancelación automática de los RPL para ese vuelo específico, por parte de las unidades ATS concernientes.

#### 2.4 Mensajes ATS

Para un vuelo operado por un RPL, no se transmitirá mensaje de plan de vuelo (FPL). Se transmitirán normalmente mensajes de despegue y de demora relativos a esos vuelos.

#### 3.0 Cambios en el plan de vuelo presentado

Todos los cambios a un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR y los cambios significativos a un plan de vuelo presentado para un vuelo VFR no controlado, se reportarán tan pronto como sea posible a la dependencia ATS apropiada, en caso de haber una demora de 30 minutos o más en la salida de un vuelo para el cual se ha presentado un plan de vuelo, el mismo deberá ser enmendado o presentarse un nuevo plan de vuelo después que el anterior haya sido cancelado.

**Nota 1.-** Si una demora de la salida de un vuelo controlado no es oportunamente reportada, los datos relevantes de éste pueden no estar disponibles a tiempo en la dependencia ATS apropiada cuando se solicite una próxima autorización lo cual podría resultar en una demora adicional para el vuelo.

**Nota 2.-** Si una demora en la salida (o cancelación) de un vuelo VFR no controlado no es oportunamente reportada, las actividades de Alerta o Búsqueda y Salvamento pueden iniciarse de manera innecesaria, cuando el vuelo no haya llegado a su aeródromo de destino dentro de los 30 minutos después de su ETA actualizada. Siempre que se cancele un vuelo, para el cual se haya presentado un plan de vuelo deberá informarse inmediatamente a la dependencia ATS apropiada.

Los cambios a un plan de vuelo actualizado para un vuelo controlado, serán reportados o solicitados, conforme con lo estipulado en el anexo 2, 3.6.2 de la OACI, (Observancia del plan de vuelo), así como los cambios significativos para un vuelo VFR no controlado, incluyen cambios en la autonomía o en el total de personas a bordo y cambios de 30 minutos o más en las horas estimadas.

#### 4. Reporte de llegada (cierre de un plan de vuelo)

Se reportará la hora de llegada lo más temprano posible después del aterrizaje a la oficina de tránsito aéreo del aeropuerto, de cualquier vuelo para el que se haya presentado un plan de vuelo, excepto cuando se haya acusado recibo por parte de la dependencia ATS local. Después del aterrizaje en un aeródromo que no sea el de destino (aterrizaje por desvío), la dependencia local de ATS será informada específicamente. En el caso que no haya unidad ATS en el aeródromo de aterrizaje, el piloto será responsable de reportar la llegada al aeródromo de destino.

**Note.** Failure to comply with this procedure may result in the automatic cancellation of the RPL for that specific flight at one or more of the ATS units concerned.

#### 2.4 ATS messages

For a flight operated on an RPL, no flight plan message (FPL) will be transmitted. Departure messages (DEP) and delay messages (DLA) relating to such flights will be normally transmitted.

#### 3. Changes to the submitted flight plan

All changes to a flight plan submitted for an IFR flight and significant changes to a flight plan submitted for an uncontrolled VFR flight shall be reported as soon as possible to the appropriate ATS unit. In the event of a delay in departure of 30 minutes or more for a flight for which a flight plan has been submitted, the flight plan shall be amended or a new flight plan shall be submitted after the old flight plan has been cancelled.

**Note 1.-** If a delay in departure (or cancellation) of a controlled flight is not properly reported, the relevant flight plan data may no longer be readily available to the appropriate ATS unit when a clearance is ultimately requested, which will consequently result in extra delay for the flight.

**Note 2.-** If a delay in departure (or cancellation) of an uncontrolled VFR flight is not properly reported, Alerting or Search and Rescue action may be unnecessarily initiated when the flight fails to arrive at the destination aerodrome within 30 minutes after its current ETA. Whenever a flight, for which a flight plan has been submitted, is cancelled, the appropriate ATS unit shall be informed immediately.

Changes to a current flight plan for a controlled flight shall be reported or requested, subject to the provisions in ICAO Annex 2, 3.6.2, (Adherence to flight plan), and significant changes to a flight plan for an uncontrolled VFR flight include changes in endurance or in the total number of persons on board and changes in time estimates of 30 minutes or more

#### 4. Arrival report (closing a flight plan)

A report of arrival shall be made at the earliest possible moment after landing, to the airport air transit office of the arrival aerodrome for any flight for which a flight plan has been submitted, except when the arrival has been acknowledged by the local ATS unit. After landing at an aerodrome which is not the destination aerodrome (diversionary landing), the local ATS unit shall be specifically informed accordingly. In the absence of a local ATS unit at the aerodrome of diversionary landing, the pilot is responsible for passing the arrival report to the destination aerodrome.