

Zmiana w zawartości pól
formularza planu lotu zgodnie
ze Zmianą 1 do PANS – ATM
Doc 4444

Modyfikację w zawartości pól formularza planu lotu wprowadza **Zmiana 1 do PANS – ATM Doc 4444**, która została przyjęta **27 maja 2008** i ogłoszona w **State Letter AN 13/2.1-08/50**. Zmiana 1 do PANS-ATM Doc 4444 wchodzi w życie **15.11.2012**.

Zmiana w zawartości poszczególnych pól formularza planu lotu ma bezpośredni wpływ na:

- System kontroli ruchu lotniczego oraz jego interface
- Systemy planowania lotów
- Systemy wstępnego przetwarzania planów lotu
- Systemy naliczania opłat trasowych
- Format depech OLDI
- Format ADEXP
- Frazeologię lotniczą

Ogólne zmiany wprowadzone przez ICAO:

FPL może zostać wysłany na 120 godzin przed EOBT. Jeżeli plan lotu jest składany na ponad 24 godziny przed planowaną godziną startu w punkcie 18 planu lotu należy umieścić datę operacji po wskaźniku DOF/.

Jeżeli następuje opóźnienie w starcie:

- 30 min dla lotu w przestrzeni powietrznej kontrolowanej,
 - 60 min dla lotu przestrzeni powietrznej niekontrolowanej,
- to należy dokonać modyfikacji przewidywanej godziny startu - (DLA lub CNL a potem nowy FPL).

Jeżeli w wyniku modyfikacji wyjściowego planu lotu jakieś ośrodki mogą otrzymać tylko CHG a nie plan lotu , to taki plan lotu należy przesłać dodatkowo.

Zmiany w zawartości pól:

Pole 10a:

W polu 10a wprowadza się nowe oznaczenia dla urządzeń nawigacyjnych i łączności:

- **A** GBAS
- **B** LPV (APV z SBAS)
- **C** LORAN C
- **D** DME
- **E1** FMC WPR ACARS
- **E2** D-FIS ACARS
- **E3** PDC ACARS
- **F** ADF

- **G** GNSS
- **H** HF RTF
- **I** Nawigacja Inercyjna
- **J1** CPDLC ATN VDL Mode2
- **J2** CPDLC FANS 1/A HF DL
- **J3** CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
- **J4** CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- **J5** CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- **J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- **J7** CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- **K** MLS
- **L** ILS
- **M1** ATC RTF SATCOM (INMARSAT)

- **M2** ATC RTF (MTSAT)
- **M3** ATC RTF (Iridium)
- **O** VOR
- **P1-P9** Zarezerwowane dla RCP
- **R** Certyfikowany do wykonywania lotów PBN
- **T** TACAN
- **U** UHF RTF
- **V** VHF RTF
- **W** Certyfikowany do wykonywania lotów w RVSM
- **X** Certyfikowany do wykonywania lotów MNPS
- **Y** VHF z separacją kanałową 8,33 kHz
- **Z** Inne wyposażenie lub inne możliwości statku powietrznego

Standardowe wyposażenie (**S**) obejmuje VHF RTF (**V**), VOR (**O**) i ILS (**L**), jeżeli nie ustalono inaczej przez właściwą władzę lotniczą.

Jeżeli w polu **10a** wprowadzono oznacznik **R** to w polu 18 należy określić poziom dokładności nawigacji po wskaźniku **PBN/**. Obowiązkowo należy wpisać jeden lub więcej oznaczników **B1**, **B2**, **B3**, **B4**, **B5**.

Jeżeli w polu **10a** wprowadzono oznacznik **Z** to w polu 18 należy określić inne urządzenia statku powietrznego po wskaźniku **NAV/** lub/i **COM/** lub/i **DAT/**.

Pole 10b:

W polu 10b wprowadza się nowe oznaczenia dla urządzeń dozoru:

W wyposażenie SSR mod A i C :

- A** Transponder mod A (4 cyfry – 4096 kodów)
- C** Transponder mod A (4 cyfry – 4096 kodów) i
mod C

Transponder mod S:

- E** Transponder mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego i wysokości barometrycznej oraz z rozszerzoną możliwością sqitter'a (ADS-B).
- H** Transponder mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego i wysokości barometrycznej oraz z rozszerzoną możliwością dozorowania.
- I** Transponder mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, lecz bez podawania wysokości barometrycznej

- L** Transponder mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego i wysokości barometrycznej oraz z rozszerzoną możliwością sqittera (ADS-B) i z rozszerzoną możliwością dozorowania.
- P** Transponder mod S z podawaniem wysokości barometrycznej, lecz bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego.
- S** Transponder mod S z podawaniem zarówno wysokości barometrycznej, jak i znaku rozpoznawczego statku powietrznego.
- X** Transponder mod S bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego i wysokości barometrycznej.

Wyposażenie ADS-B:

- B1** ADS-B ze specjalną możliwością 1090 MHz ADS-B “out”.
- B2** ADB-B ze specjalną możliwością 1090 MHz ADS-B “out” i “in”.
- U1** ADS-B “out” możliwość wykorzystująca UAT.
- U2** ADS-B “out” i “in” możliwość wykorzystująca UAT.
- V1** ADS-B “out” możliwość wykorzystująca VDL Mode 4.
- V2** ADS-B “out” i “in” możliwość wykorzystująca VDL Mode 4.

Wypożyczenie ADS-C

D1 ADS-C z możliwością FANS 1/A

G1 ADS-C z możliwością ATN

W polu **10b** dopuszcza się wpisanie do **20 znaków pisarskich**.

Dodatkowe dostępne urządzenia dozoru zapisuje się w polu 18 po wskaźniku **SUR/**.

Pole 13 i 16:

Jeżeli miejsce startu, lądowania lub zapasowe lotnisko docelowe w formularzu jest zapisane jako **ZZZZ** – nie przydzielono wskaźnika lokalizacji ICAO lub lotnisko nie jest opublikowane w AIP - to w polu 18 po wskaźniku **DEP/**, **DEST/**, **ALTN/** podajemy nazwę i lokalizację tego miejsca. Lokalizację można wyrazić za pomocą:

- współrzędnych geograficznych np.: **5227N02039E** lub jako
- namiar i odległość od punktu nawigacyjnego np.: **DUB180040**.

W przypadku gdy statek powietrzny nie wyleciał z lotniska wpisujemy pierwszy punkt w trasie (nazwa lub współrzędne) lub pomoc radionawigacyjną.

Pole 15:

Znaczący punkt w trasie może być zapisany jako
namiar i odległość od punktu nawigacyjnego (do 11
znaków pisarskich), np.: DUB180040, HADDY180040.

Pole 18:

STS/

Wprowadza się standardowe skróty określające przyczyny specjalnego traktowania przez organy służb ruchu lotniczego, które umieszcza się polu 18 planu lotu po wskaźniku STS/:

ALTRV dla lotów z rezerwacją wysokości;

ATFMX: dla lotów które mogą zostać wyłączone spod regulacji ATFM;

FFR: dla lotów w akcjach pożarniczych;

FLTCK: dla lotów kalibracyjnych;

- HAZMAT:** dla lotów wykonywanych przez statki powietrzne, na których pokładzie przewożone są materiału niebezpieczne;
- HEAD:** dla lotów rządowych najwyższego szczebla (loty głów państw);
- HOSP:** dla oficjalnie zatwierdzonych lotów medycznych;
- HUM:** dla lotów wykonywanych w akcjach humanitarnych;
- MARSA:** dla lotów gdzie strona wojskowa zachowuje sobie prawo separacji statku powietrznego;

MEDEVAC: dla lotów związanych z ewakuacją rannych;

NONRVSM: lotów wykonywanych w przestrzeni RVSM przez statki powietrzne nieprzystosowane do tego celu;

SAR: dla lotów wykonywanych w akcjach poszukiwawczych;

STATE: dla pozostałych lotów rządowych (loty urzędników państwowych innych niż głowy państw).

Nieznane skróty użyte po wskaźniku STS/ będą powodować błąd w przetwarzaniu przez system IFPS.

Użycie w polu 18 **STS/ MEDEVAC** i **STS/FFR** wyłącza plan lotu spod regulacji ATFCM.

Użycie w polu 18 **STS/ MEDEVAC** i **STS/FFR** zapewnia priorytetowe przetwarzanie przez system IFPS.

Po wskaźniku STS/ nie wolno powtarzać wpisów.

Wpisy „ATFMEXEMPTAPPROVED” oraz „EMER” tracą ważność.

PBN/

Wprowadza się wskaźnik **PBN/**, (Performance Based Navigation), po którym można zapisać możliwości RNAV i RNP statku powietrznego. Zapis może obejmować 8 oznaczników, maksymalnie 16 znaków.

Charakterystyki RNAV:

A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 wszystkie dozwolone czujniki
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS or IRS
B6	RNAV 5 LORANC

- C1** RNAV 2 wszystkie dozwolone czujniki
- C2** RNAV 2 GNSS
- C3** RNAV 2 DME/DME
- C4** RNAV 2 DME/DME/IRU
- D1** RNAV 1 wszystkie dozwolone czujniki
- D2** RNAV 1 GNSS
- D3** RNAV 1 DME/DME
- D4** RNAV 1 DME/DME/IRU

Charakterystyki RNP

L1	RNP 4
O1	Podstawowa RNP 1 wszystkie dozwolone czujniki
O2	Podstawowa RNP 1 GNSS
O3	Podstawowa RNP 1 DME/DME
O4	Podstawowa RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH z BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH z RF (wymagana specjalna zgoda)
T2	RNP AR APCH bez RF (wymagana specjalna zgoda)

DLE/

Wprowadza się wskaźnik **DLE/**, (Delay Enroute), dla oznaczenia postoju w trasie (np. na wykonanie ćwiczeń). Po wskaźniku DLE/ wpisuje się nazwę punktu z trasy i określa się czas jak długo będzie trwał przestój, np.: **DLE/CZE0010, DUB1800400030** – do 11 znaków alfanumerycznych i 4 cyfry.

SUR/

Wprowadza się wskaźnik **SUR/**, (Surveillance), po którym wymienia się urządzenia dozoru nieujęte w polu 10b.

TALT/

Wprowadza się wskaźnik **TALT/**, (Take off Alternate), dla lotniska zapasowego do startu. Po wskaźniku TALT/ wpisuje się czteroliterowy wskaźnik lokalizacji. Jeżeli nie przydzielono, to obowiązuje zapis jak w przypadku braku wskaźnika lokalizacji dla lotniska docelowego/lotniska startu/zapasowego lotnika docelowego.

DAT/

Zmienia się zapis po wskaźniku **DAT/**, (Data Link), po którym wymienia się urządzenia wykorzystujące data link nieujęte w polu 10a.

PER/

Zmienia się zapis po wskaźniku **PER/**, (Performance), po którym zapisuje się osiągi statku powietrznego wyrażone oznacznikami, zgodnie z Doc 8168: "A", "B", "C", "D", "E", "H", np.: **PER/A**.

EUR/

Wprowadza się nowy wskaźnik **EUR/**, po którym podaje się jeden lub więcej oznaczników: **“PROTECTED”**
“RNAVX” “RNAVINOP” “EXM833” “CPDLCX”.

ORGN/

Wprowadza się nowy wskaźnik **ORGN/**, po którym można podać dane kontaktowe do nadawcy planu lotu, inne niż dystrybutora.

STAYINFO/

Wskaźnik **STAYINFO/** będzie stosowany oraz rozsyłany wyłącznie w strefie IFPZ (dla lotów IFR).

SRC/, AWR/, RFP/, IFP/

Wskaźniki **SRC/, AWR/, RFP/, IFP/** i informacje po nich zawarte będą stosowane oraz rozsyłane wyłącznie w strefie IFPZ

Po każdym ze wskaźników: **COM/**, **NAV/**, **SUR/**, **DAT/**, **DEP/**, **DEST/** dopuszcza się wprowadzenie informacji obejmującej do **50 znaków alfanumerycznych**.

Po wskaźnikach **RALT/**, **TALT/**, **ALTN/** dopuszcza się zapis obejmujący do **100 znaków alfanumerycznych**.

Po wskaźniku **REG/** dopuszcza się zapis obejmujący do **50 znaków alfanumerycznych** np.: **REG/SPABB SPKOL** .

Po wskaźniku **TYP/** dopuszcza się zapis obejmujący maksymalnie **60 znaków** np.: **TYP/5C182 4C150** .

W depeszach wchodzących od nadawcy: **CNL**, **DLA**, **CHG**, **DEP**, **RQS**, **RQP** należy umieszczać całe pole 18. Jeżeli pole 18 zostało załączone w depeszy, wszelkie zmiany w nim dokonane nie będą przetwarzane (oprócz CHG). Natomiast IFPS w depeszy wychodzącej będzie umieszczał tylko DOF/. Np.:

IN: (DLA-SPKOL-EPWA1700-EPBY-18/RMK/IFPS
ROUTES CHANGES ACCEPTED DOF/121129)

OUT: (DLA-SPKOL-EPWA1700-EPBY- DOF/121129)

W depeszach **CNL**, **CHG**, **ARR**, **RQS**, **RQP** douszcza się wprowadzenie pola **13b** w depeszach wchodzących, czyli EOBT, np.: (**ARR-SPABC-EPWA1330-EPBY1405**)

Depesza modyfikująca **CHG** oraz **ACH** musi zawierać całe pole 18 planu lotu, uwzględniając informacje zmieniane jak i informacje niezmieniane.

Harmonogram wprowadzania Zmiany 1 w CFMU:

Release 15

Od momentu wejścia w życie uaktualnienia do oprogramowania **CFMU Release 15** (tj. II kwartał 2011), system będzie miał możliwość przetwarzania planów lotu oraz depesz z nimi związanych, zarówno ze starą jak i z nową zawartością. Jednocześnie system testowy **IFPUV** będzie już przetwarzał FPL z nową zawartością pól.

Switch 1

Switch 1 będzie obowiązywał od wejścia w życie **CFMU Release 16**, (tj. II kwartał 2012).

- system będzie akceptował i przetwarzał stare i nowe plany lotu i depesze z nimi związane,

- niedopuszczalne będzie mieszanie elementów ze starego i nowego planu lotu w jednej depeszy,
- wszystkie depesze rozsyłane przy wykorzystaniu funkcji przeadresowania (**Re-addressing**) wychodziły będą ze starą zawartością,
- w zależności od stanu gotowości ośrodka kontroli ruchu lotniczego, IFPS będzie przesyłał:
plany lotu ze starą zawartością (FPL z nową zawartością będą tłumaczone) lub,
plany lotu z nową zawartością i starą zawartością.

- IFPS rekomenduje, by operacyjne systemy kontroli ruchu lotniczego pracowały w oparciu o FPL i depesze z nimi związane ze starą zawartością, a testowe systemy kontroli ruchu lotniczego pobierały FPL i depesze ze starą i nową zawartością.

Switch 2

Switch 2 będzie obowiązywał od wejścia w życie Zmiany 1 do PANS-ATM Doc 4444, czyli od 15.11.2012

- system IFPS akceptował będzie depesze tylko w nowym formacie,
- wszystkie depesze rozsyłane przez funkcję readresingu wychodziły będą z nową zawartością,

- od dnia **10.11.2012** godzina **00:00 UTC** nadawcy planów lotu będą mogli składać plany lotu jedynie z **24-godzinny** wyprzedzeniem.
- od dnia **12.11.2012** godzina **00:00 UTC** nadawcy planów lotu mają zacząć wysyłać FPL i depesze wyłącznie z nową zawartością.
- od dnia 16.11.2012 godzina **12:00 UTC** ośrodki kontroli ruchu lotniczego otrzymują i przetwarzają tylko i wyłącznie FPL z nową zawartością.
- liniom lotniczym zaleca się składanie powtarzalnych planów lotu na loty z EOBT do 14.11.2012 23:59 UTC (FPL ze starą zawartością) i od 15.11.2012 00:00 UTC.

- Funkcja tłumaczenia nowej zawartości na starą będzie utrzymana przez IFPS do wiosny 2013.

Testy oprogramowania systemów

CFMU przygotuje i udostępni odbiorcom depesze stanowiące materiał testowy dla systemów.

CFMU zorganizuje szereg sesji testowych, w trakcie których zewnętrzni dostawcy (ARO/AO) i odbiorcy (ANSP) będą mogli wymieniać FPL i depesze z nową zawartością z testowym systemem CFMU.

2011 – **OPT 15** (luty, marzec),

2012 – **OPT 16** (luty, marzec),

2012 – **2012 OPT** (czerwiec, wrzesień, październik).

Details around 15 Nov. 2012

All VFR or OAT Flights, & IFR in States outside IFPS Zone

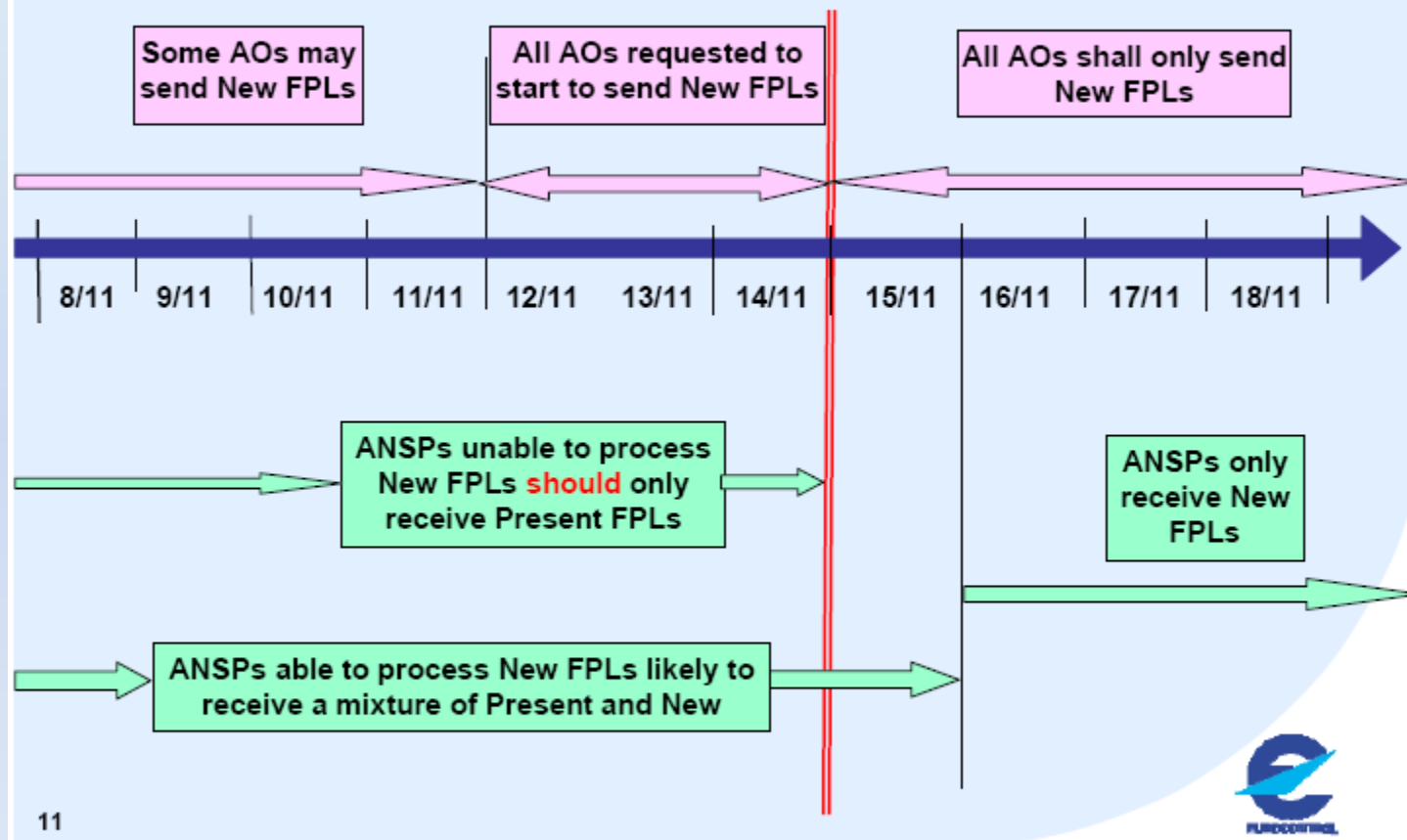


Fig. 1 Summary of Transition Scenario for all FPLs concerning VFR or OAT Flights, and for FPLs concerning IFR Flights in States outside the IFPS Zone

Details around 15 Nov. 2012 (For IFR GAT Flights in States in IFPS Zone only)

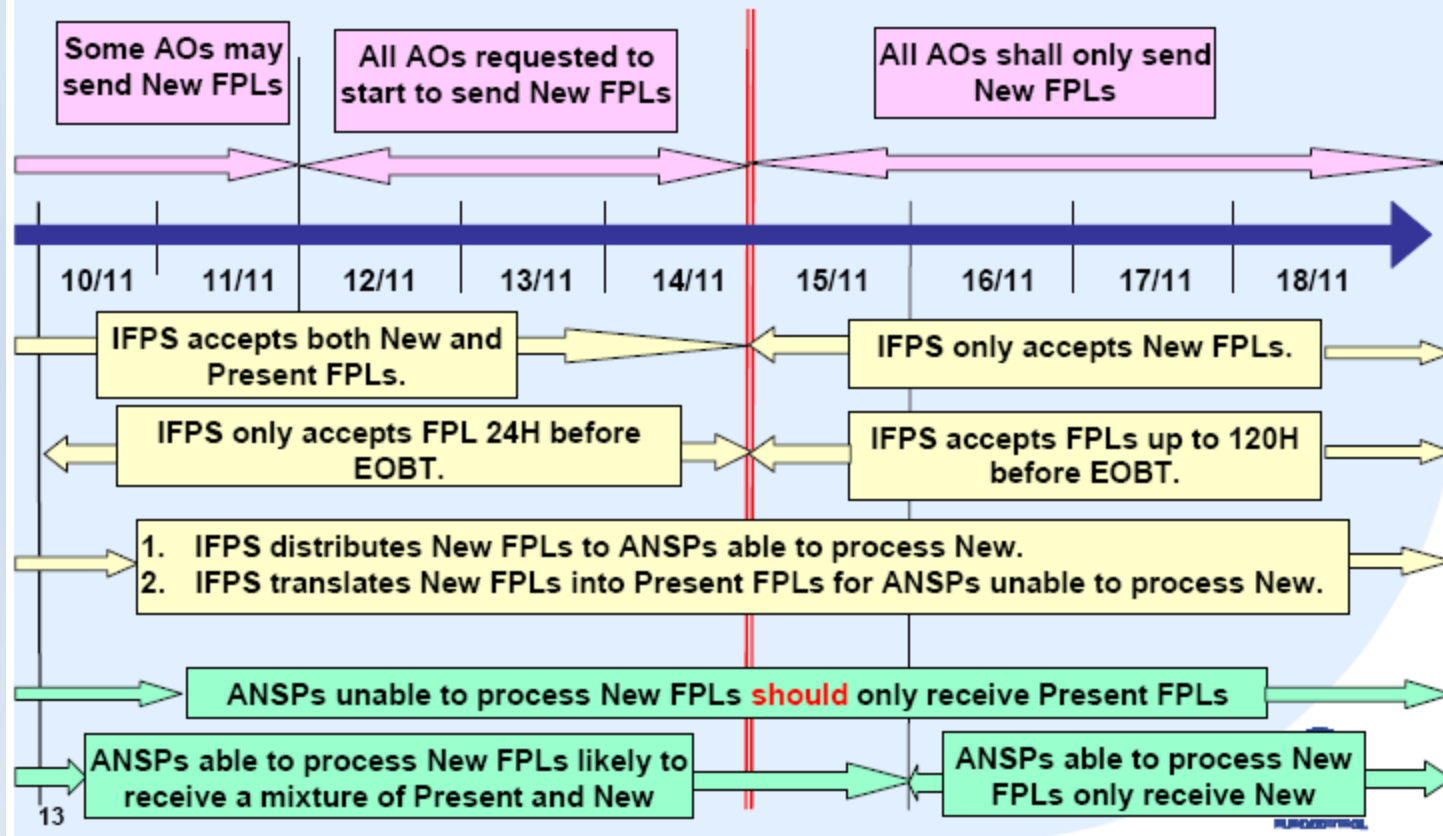


Fig.2 Summary of Transition Scenario for IFR FPLs in States within the IFPS Zone

Strona internetowa ICAO FPL 2012

ICAO utworzyła stronę internetową na której na bieżąco informuje o postępach wprowadzania Zmiany 1 w krajach członkowskich na całym świecie, o poruszonych kwestiach związanych z zagadnieniem FPL 2012 oraz o przyjętych postanowieniach:

<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>