Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet

Versio 6.0	Sivuja 32	Julkisuusluokka Julkinen
Julkaisupvm 5.11.2020	Voimassa alkaen 5.11.2020	Salassapidon peruste
Kategoria(t) 03 Lennonvarmistus (operatiivinen)		Tila Voimassa
Vastuuhenkilö Remes Marianne		Tyyppi Toimintaohje
Hyväksyjä Hannula Karri		Lisätietoja fpc@ops-ansfinland.fi
Lentoasemat/yksiköt, joita asiakirja koskee: 2 ANS (kaikki)		
Kuvaus		

Sisällysluettelo

1 Yleistä 3

2 Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet 3

2.1 Yleistä 3

2.1.1 Käytettävät lyhenteet ja soveltamisohjeet 4

Ilma-aluksen tunnus (kohta 7) 5

Lentosäännöt ja lennon laatu (kohta 8) 6

Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi sekä pyörrevanaluokka (kohta 9) 7

Laitteet ja kyvykkyys (kohta 10) 8

Lähtöpaikka ja -aika (kohta 13) 11

Reitti (kohta 15) 12

Laskupaikka ja arvioitu kokonaislentoaika, varalentopaikat (kohta 16) 17

Muut tiedot (kohta 18) 18

Lisätietoja (kohta 19) 25

3 Määritelmiä ja käsitteitä 26

1 Yleistä

REF: ICAO PANS-ATM (Doc 4444), IFPS User's Manual ja AIP ENR 1.10

Tässä ohjeessa on annettu ICAO PANS-ATM (Doc 4444) liitteiden 2 ja 3 mukaiset lentosuunnitelmalomakkeen täyttöohjeet täydennettynä Suomen alueella sovellettavilla poikkeuksilla, joissa on huomioitu kansalliset ja Eurocontrolin IFPS - järjestelmän vaatimukset.

Ulkomaiset viranomaiset saattavat vaatia vastuualueellaan sellaisia tietoja tai merkitsemistapoja, joita Suomessa tai kansainvälisissä täyttöohjeissa ei vaadita, tai joiden merkitsemisen vaatiminen on jätetty ao. ATS-viranomaisen päätettäväksi. Tällaiset lisämääräykset on esitetty kunkin maan ilmailutiedotusjulkaisuissa.

Määräykset lentosuunnitelman esittämisvelvollisuudesta Suomen alueella on annettu lentosäännöissä ja AIP:n osassa ENR 1.10.

Lisäyksenä edelliseen: Laskuvarjohyppylentotoiminnasta valvottuun ilmatilaan sekä lentopaikan lentotiedotusvyöhykkeille tehdään lentosuunnitelma (pl. toiminnasta varatulla D-alueella). Laskuvarjo-hyppylennosta riittää yksi lentosuunnitelma/päivä, jonka lennonjohtaja/-tiedottaja pitää voimassa ATS-elimen aukioloaikoina. Aukioloaikojen ulkopuolella vastuu lentosuunnitelman voimassaolosta on ilma-aluksen päälliköllä.

Lentosuunnitelmassa ilmoitettu lentoaika on toiminnan suunniteltu kesto. Matkalentokorkeutena ilmoitetaan laskuvarjohyppytoiminnassa käytettäväksi aiottu ylin lentokorkeus.

Mikäli IFR-lennon (esim. EFRO - EFKT - EFRO) aikana on tarkoitus tehdä harjoituslähestymisiä jollakin muulla lentopaikalla kuin lähtö- ja laskupaikalla, on sellaisen lennon osista tehtävä erilliset lentosuunnitelmat reittiosuuksittain (esim. EFRO - EFKT ja EFKT - EFRO).

Voimassaoloajat lentosuunnitelmaan merkitystä lähtöajasta (EOBT) laskettuna ovat:

- -15 / +15 MIN, kun kyseessä on johdettua IFR-lentoa (ml. Z ja Y) varten esitetty lentosuunnitelma riippumatta siitä, onko lento ilmaliikenteen säätelyn (ATFM) alainen vai ei
- -30 / +60 MIN, kun kyseessä on VFR-lentoa varten esitetty lentosuunnitelma

Jos ed. mainitut ajat ylittyvät, tulee lentosuunnitelman lähtöaikaa (EOBT) päivittää.

2 Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet

2.1 Yleistä

Noudata tarkasti annettuja kaavoja ja tietojen esitystapaa.

Kaikki kellonajat merkitään UTC -aikoina neljällä numerolla.

Merkitse kaikki lentoajat neljällä numerolla (tunnit ja minuutit).

Lentosuunnitelmalomakkeen kohtaa 3 edeltäviin varjostettuihin kohtiin tarvittavat tiedot täyttää ao. yksikkö, mikäli lentosuunnitelmasanomien lähettämistä ei ole delegoitu muulla tavoin suoritettavaksi.

Huom. Termillä lentopaikka tarkoitetaan lentosuunnitelman yhteydessä myös muita lähtö- ja laskupaikkoja, joita tietyntyyppiset ilma-alukset kuten esim. helikopterit tai (kuuma)ilmapallot voivat käyttää.

Lentosuunnitelmassa (kohta 15 reitti, kohta 18 muita tietoja sekä kohta 19 lisätiedot) merkittävien tietojen erityisvaatimukset:

- merkinnät tulee esittää ilman skandinaavisia -merkkejä (ä, å ja ö–kirjaimia ei saa käyttää)
- erikoismerkkejä ei saa esiintyä: puolipiste (;), kaksoispiste (:), piste (.), pilkku (,), väliviiva (-), sulkumerkkejä [()] tai plus (+) jne.

  Huom. plus (+) merkki on sallittu ainoastaan MIL FOR/ lennoille.
- kauttaviivaa voidaan käyttää ICAO:n mukaisessa formaatissa:

  Esim 1. kohdassa 15 (reitti) esim. ROMOP/N0100A020 VFR

  Esim 2. kohdassa 18 (muita tietoja) esim. STS/, DEP/, RMK/ jne.

2.1.1 Käytettävät lyhenteet ja soveltamisohjeet

Yleisimmin käytettävät lyhenteet	
FS	full stop, loppulasku
LA	low approach, matalalähestyminen
TA	training area, harjoitusalue
AP	approaches, lähestymisiä
TGL	touch and go landing, läpilasku
TC	traffic circuit, laskukierros
SL	spot landing, maaliin lasku
PFL	practiced forced landing, harjoituspakkolasku
PFLR	practiced forced landing back to runway, harjoituspakkolasku takaisin kiitotielle
ILS	ILS-lähestyminen

NDB	NDB-lähestyminen
VOR	VOR-lähestyminen
PAR	PAR-lähestyminen
SRA	SRA-lähestyminen
RNP	RNP-lähestyminen
TILS	TILS-lähestyminen

Laskukierrokseen suuntautuvan VFR-lennon (reittikentässä TC) ohjelmaa voidaan tarkentaa seuraavasti:

Lento laskukierroksessa, jonka halutaan sisältävän yhden maaliin laskun, kohta 18: RMK/1SL

Lento, jolla halutaan suorittaa harjoituspakkolasku ja sen jälkeen siirrytään kahdelle harjoitusalueelle, kohta 18: RMK/PFL 2TA

Lento, jolla halutaan suorittaa 2 maaliin laskua, jonka jälkeen siirrytään harjoitusalueelle, kohta 18: RMK/2SL TA

Ilma-aluksen tunnus (kohta 7)

[enintään 7 merkkiä tai ks. huom. 3]

Merkitse tähän kohtaan enintään 7 merkkiä käsittävä yhteen kirjoitettu ilma-aluksen tunnus seuraavasti:

a) ICAO:n liikennöitsijälle antama 3-kirjaiminen sähketunnus, jota seuraa lennon tunnusnumero (esim. BLF345) edellyttäen, että ilma-aluksessa käytetään lennon aikana tapahtuvassa radiopuhelinliikenteessä ICAO:n hyväksymästä liikennöitsijän radiopuhelintunnuksesta sekä lennon tunnusnumerosta muodostettua kutsumerkkiä (esim. BLF345 on radiopuhelinliikenteessä BLUEFIN 345).

TAI

b) Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnus (esim. OHLXC, SEISE), jos:

1) Pelkästään sitä käytetään ilma-aluksen kutsumerkkinä lennon aikana tapahtuvassa radiopuhelinliikenteessä (esim. OHLXC) tai sitä edeltää

ICAO:n liikennöitsijälle antama radiopuhelinliikenteessä käytettävä kutsumerkki (esim. FINNAIR OHLVE, GOLDEN SEISE, FINNCOMM OHATC)

2) Ilma-alusta ei ole varustettu radiolla

Huom. 1 Kun kyseessä on muodostelmalennolle tehty FPL, on muodostelman johtokoneen kutsumerkki merkittävä tähän kohtaan.

Huom. 2: Ohjeet radiopuhelintunnuksista on sisällytetty Annex 10, osa II, lukuun 5. ICAO:n liikennöitsijälle antamat sähke- ja radiopuhelintunnukset on sisällytetty Doc 8585 Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services.

Huom. 3: Jos miehitetyn kuumailmapallon tunnus koostuu yli 7 merkkiä käsittävästä tunnuksesta, merkitse tähän kohtaan ZZZZ ja täydellinen ilma-aluksen tunnus tulee merkitä kohtaan 18: Esim. REG/DINERS CLUB.

Lentosäännöt ja lennon laatu (kohta 8)

Lentosäännöt

Merkitse yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan sitä lentosääntöjen kategoriaa, jota ohjaaja aikoo noudattaa:

I - IFR-lento

V - VFR-lento

Y - Lennon alkuosuus suoritetaan IFR -lentona jota seuraa VFR – osuus, jonka jälkeen seuraa mahdollisesti useampia IFR/VFR -osuuksia (ks. esim. 1 ja 2)

Esim 1. NISVI VFR

Esim 2. NISVI/N0120A020 VFR

Z - Lennon alkuosuus suoritetaan VFR – lentona jota seuraa IFR – osuus, jonka jälkeen seuraa mahdollisesti useampia VFR/IFR -osuuksia (ks. esim. 3 ja 4)

Esim 3. NISVI/N0120F110 IFR DCT GUBTU

Esim 4. SIRMA MINNE DIVEG/N0200F110 IFR T255 ATPEL/N0180A050 VFR

Lennon laatu

Merkitse yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan lennon laadun:

S - aikataulunmukainen lento

N - ei-aikataulunmukainen liikenneilmailulento (esim. tilaus-, rahti- tai taksilento)

G - yleisilmailu (muu kuin kaupallinen tai lentotyöhön liittyvä lento; ei esim. ansiolentona suoritettava koulutuslento)

M - sotilasilmailu, tulli, poliisi

X - muu kuin johonkin yllä olevaan kategoriaan kuuluva lento (kohtaan 18 RMK/ selvitys lennon laadusta, ks. esimerkit).

Esim. 1: OPR/FNG RMK/MERIVALVONTA tai RMK/MARITIME PATROL (Tuolloin on kyseessä Vartiolentueen valtakunnan merirajojen läheisyydessä suoritettava lento.)

Esim. 2: OPR/GEOFLIGHT RMK/GEOPHYSICAL SURVEY FLT 100 FT AGL

Esim. 3: OPR/FLIGHT SCHOOL RMK/TRG FLT

Huom. Tulkintaa eri kategoriamerkintöjen käytöstä tulee tarvittaessa pyytää ANS Finlandilta.

Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi sekä pyörrevanaluokka (kohta 9)

Lukumäärä

[1 tai 2 numeroa]

Merkitse ilma-alusten lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi.

Ilma-aluksen tyyppi

[4 merkkiä]

Merkitse ICAO:n Doc 8643:n mukainen tyyppitunnus tai, ellei tällaista tunnusta ole annettu (ks. huomautukset alla), tai kun kyseessä on useammasta kuin yhdestä ilma-alustyypistä koostuva muodostelma, merkitse tähän kohtaan kirjaimet ZZZZ ja kohtaan 18, lyhenteen TYP/ jälkeen, ilma-aluksen tai ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi.

Huom. 1 Ilma-aluksista, jotka eivät sisälly ICAO:n yllämainittuun luetteloon, käytetään ao. ilma-aluksen rekisteröimistodistukseen merkittyä täydellistä tyyppimerkintää.

Huom. 2 Tietyille ilma-alustyypeille ICAO on antanut seuraavat yleistyyppitunnukset:

1.	*ilmalaiva*	*SHIP*
2.	*kuumailmapallo*	*BALL*
3.	*purjelentokone*	*GLID*
4.	*ultrakevytlentokone*	*ULAC*
5.	*ultrakevythelikopteri*	*UHEL*
6.	*ultrakevyt gyrokopteri*	*GYRO*

Pyörrevanaluokka

[1 kirjain]

Merkitse kauttaviiva, jota seuraa yksi seuraavista kirjaimista ilmoittamaan ilma-aluksen pyörrevanaluokan:

J - SUPER, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähtömassaksi 560 000 KG tai enemmän.

H - RASKAS, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähtömassaksi vähemmän kuin 560 000 KG, mutta enemmän kuin 136 000 KG.

M - KESKIRASKAS, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähtömassaksi vähemmän kuin 136 000 KG, mutta enemmän kuin 7 000 KG.

L - KEVYT, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähtömassaksi 7 000 KG tai vähemmän.

Laitteet ja kyvykkyys (kohta 10)

Kyvykkyys koostuu kolmesta elementistä: asianmukainen käyttökelpoinen laitteisto ilma-aluksessa, laitteiston ja kelpoisuuksien suhde lentohenkilökunnan pätevyyteen ja tarvittaessa viranomaisen hyväksyntä.

Radioliikenne-, suunnistus- ja lähestymislaitteet sekä kyvykkyys

Merkitse yksi kirjain seuraavasti:

N - ellei COM/NAV tai lähestymislaitteita kyseessä olevaa lentoreittiä varten ole tai ne eivät ole käyttökunnossa tai

S - mikäli ilma-aluksessa on standardi COM/NAV tai lähestymislaitteet kyseessä olevaa lentoreittiä varten ja ne ovat käyttökuntoiset. Kohtaan 10 merkitään S ensin ja loput laitteet aakkosjärjestyksessä (ks. huom. 1).

ja / tai

yksi tai useampia kirjaimia ilmoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset COM/NAV – lähestymislaitteet ja kyvykkyydet:

A	GBAS laskeutumisjärjestelmä	J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
B	LPV (APV SBAS)	J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
C	LORAN C	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
D	DME	K	MLS
E1	FMC WPR ACARS	L	ILS
E2	D-FIS ACARS	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E3	PDC ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
F	ADF	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
G	GNSS. Mikäli jokin osa lennosta suoritetaan IFR lentosääntöjen mukaisesti, tarkoitetaan Annex 10, Volume I vaatimukset	O	VOR
		P1	CPDLC RCP 400 Huom. 7
		P2	CPDLC RCP 240 Huom. 7
		P3	SATVOICE RCP 400 Huom. 7

	täyttävää GNSS vastaanotinta Huom. 2	P4-P9	Varattu RCP:lle
		R	PBN hyväksytty Huom. 4
		T	TACAN
		U	UHF RTF
H	HF RTF	V	VHF RTF
I	Inertiasuunnistus	W	RVSM hyväksytty
J1	CPDLC ATN VDL MODE 2 Huom. 3	X	MNPS hyväksytty
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	Y	VHF 8.33 kHz kanavavälin kyvykkyys
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	Z	Muut laitteet tai kyvykkyydet Huom. 5
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2		

Huom.1. Jos kirjainta S on käytetty, standardivarustukseen katsotaan kuuluvan VHF RTF, VOR ja ILS, ellei asianomainen ATS-viranomainen vaadi toisenlaista yhdistelmää.

Huom. 2. Jos kirjainta G on käytetty, mahdolliset GNSS-signaalin ulkoiset tarkennusmenetelmät merkitään kohtaan 18 lyhenteen NAV/ jälkeen välilyönnillä erotettuna.

Huom. 3. Lennonjohtoselvityksiin ja tiedotukseen, lennonjohdon yhteyksien hallintaan ja mikrofonin tarkistuksiin liittyvistä tiedonsiirtopalveluista ks. RTCA/EUROCAE-yhteentoimivuusstandardi ATN Baseline 1 -järjestelmille (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B).

Huom. 4. Jos kirjainta R on käytetty, täytettävä suorituskykyyn perustuvan navigoinnin (performance based navigation) tasovaatimus merkitään kohtaan 18 lyhenteen PBN/ jälkeen. Ohjeita suorituskykyyn perustuvan navigoinnin soveltamisesta tietyllä reittiosuudella, reitillä tai alueella annetaan ICAOn suorituskykyperusteisen navigoinnin käsikirjassa (Performance-Based Navigation Manual, Doc 9613).

Huom. 5. Jos kirjainta Z on käytetty, merkitään muut ilma-aluksessa olevat laitteet ja kyvykkyydet kohtaan 18 vastaavan lyhenteen COM/, NAV/ ja/tai DAT/ jälkeen. Poikkeukset RNAV-, CPDLC- ja 8,33 kHz:n kanavavälin vaatimuksista merkitään lisäämällä kirjain Z kohtaan 10a sekä merkitsemällä kohdan 18 lyhenteiden jälkeen asianmukainen tunnus seuraavasti:

a) merkitse lyhenteen COM/ jälkeen tunnus EXM833;

b) merkitse lyhenteen NAV/ jälkeen tarpeen mukaan tunnus RNAVX tai RNAVINOP; ja/tai

c) merkitse lyhenteen DAT/ jälkeen tunnus CPDLCX.

Huom. 6. Tiedot ilma-aluksen suunnistusvalmiuksista ja -tarkkuuksista annetaan lennonjohdolle selvitys- ja reititystarkoituksia varten.

Huom. 7. Suorituskykyyn perustuvan viestinnän soveltamisen ohjemateriaali, joka kuvaa ilmaliikennepalvelun viestijärjestelmävaatimukset tietyllä alueella, sisältyy Suorituskykyyn perustuva viestintä ja valvonta (PBCS) -Manuaaliin (Doc 9869).

Valvontalaitteet ja kyvykkyys

Merkitse N ellei valvontalaitteita kyseessä olevaa lentoreittiä varten ole tai ne eivät ole käyttökunnossa tai

merkitse yksi tai useampi seuraavista tunnuksista (enintään 20 merkkiä) osoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset valvontalaitteet ja/tai kyvykkyydet:

SSR moodit A ja C

A - Transponderi - moodi A (4 numeroa - 4096 koodia)

C - Transponderi - moodi A (4 numeroa - 4096 koodia) ja moodi C

SSR moodi S

E – Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden ja pidennetyn ADS-B-protokollan kyvykkyyden

H – Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden ja tehostetun valvonnan kyvykkyyden

I – Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, mutta ei painekorkeus kyvykkyyttä

L - Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden, pidennetyn ADS-B-protokollan ja tehostetun valvonnan kyvykkyyden

P - Transponderi - moodi S, sisältäen painekorkeuden, mutta ei ilma-aluksen kutsumerkin kyvykkyyttä

S - Transponderi - moodi S, sisältäen sekä painekorkeuden että ilma-aluksen kutsumerkin kyvykkyyden.

X - Transponderi - moodi S ilman kutsumerkin tai painekorkeuden kyvykkyyttä

Huom. Tehostetun valvonnan valmiudella tarkoitetaan mahdollisuutta lähettää ilma-aluksen järjestelmistä saatavaa tietoa moodi S -transponderin kautta.

ADS-B

B1 - ADS-B ja erillinen 1090 MHz:n ADS-B "out" -valmius

B2 - ADS-B ja erillinen 1090 MHz:n ADS-B "out" ja "in" -valmius

U1 - ADS-B "out" -valmius käyttäen UAT-lähetin/vastaanotinta

U2 - ADS-B "out" ja "in" -valmius käyttäen UAT-lähetin/vastaanotinta

V1 - ADS-B "out" -valmius käyttäen VDL Mode 4 -tekniikkaa

V2 - ADS-B "out" ja "in" -valmius käyttäen VDL Mode 4 -tekniikkaa

ADS-C

D1 - ADS-C ja FANS 1/A -valmius

G1 - ADS-C ja ATN-valmius

Muut kuin edellä mainitut kirjain- ja numeromerkit ovat varattuja.

Esim. ADE3RV/HB2U2V2G1

Huom. Muut valvontaan käytettävät sovellukset luetellaan kohdassa 18 lyhenteen SUR/ jäljessä.

Lähtöpaikka ja -aika (kohta 13)

[8 merkkiä]

Merkitse lähtöpaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators – asiakirjassa tai, ellei tällaista tunnusta ole annettu,

- merkitse ZZZZ ja ilmoita kohdassa 18 lähtöpaikan nimi ja sijainti lyhenteen DEP/ jälkeen *(ks. vaihtoehtoiset merkintätavat, sivu 20)*
- tai, mikäli lentosuunnitelma on esitetty ATS-yksikölle lennon aikana, merkitään lähtöpaikan kohdalle AFIL ja ilmoitetaan kohdassa 18 lyhenteen DEP/ jälkeen sen ATS-elimen nelikirjaiminen paikantunnus jolta lentoa koskevat täydentävät lentosuunnitelmatiedot ovat saatavissa

Tämän jälkeen ilman kirjainväliä:

- merkitse arvioitu liikkeellelähtöaika, mikäli lentosuunnitelma esitetään ennen lähtöä, ts. aika, jolloin ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikkumisen

- tai, mikäli lentosuunnitelma on esitetty lennon aikana, todellinen tai arvioitu saapumisaika ensimmäisen lentosuunnitelman mukaisen reittikohdan yläpuolelle.

Reitti (kohta 15)

Merkitse ensimmäinen matkalentonopeus kohdan (a) mukaisesti ja ensimmäinen matkalentokorkeus kohdan (b) mukaisesti ilman kirjainväliä sekä reitin kulku kohdan (c) mukaisesti.

(a) Matkalentonopeus

[enintään 5 merkkiä]

Merkitse todellinen ilmanopeus, jota aiotaan noudattaa lentoreitin ensimmäisellä tai sen koko matkalento-osuudella, käyttäen seuraavia vaihtoehtoja:

- kilometreinä tunnissa käyttäen kirjainta K, jota seuraa neljä numeroa (esim. K0830);
- solmuina käyttäen kirjainta N, jota seuraa neljä numeroa (esim. N0485);
- Mach-lukuna asianomaisen ATS-elimen niin määrätessä, kolmella numerolla lähimpänä Mach-yksikön sadasosana, jota edeltää kirjain M (esim. M082).

(b) Matkalentokorkeus

[enintään 5 merkkiä]

Merkitse matkalentokorkeus lennettävän reitin alkuosuutta tai sen koko osuutta varten seuraavasti:

- lentopintana kirjaimella F, jota seuraa 3 numeroa (esim. F085 tai F330)
- ao. ATS-elimen niin vaatiessa tai hyväksyessä standardi-ilmakehään ja metrijärjestelmään perustuvana lentopintana kymmeninä metreinä kirjaimella S, jota seuraa 4 numeroa (esim. S1130 = Lentopinta 11300 M)
- korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta satoina jalkoina kirjaimella A, jota seuraa 3 numeroa (esim. A045 tai A100)
- korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta kymmeninä metreinä kirjaimella M, jota seuraa 4 numeroa (esim. M0840)
- kirjaimilla VFR valvomattomien lentojen osalta

(c) Reitti

[sisältäen nopeuden, lentokorkeuden ja / tai lentosääntöjen muutokset]

<u>Lennot ATS-reitillä</u>

Merkitse

- ensimmäiseen ATS-reittiin liittyvä piste, jota seuraa ATS-reitin tunnus silloin, kun lähtöpaikka on ATS-reitin varrella tai on liitetty siihen
- kun lähtöpaikka ei ole ATS-reitin varrella tai ei ole liitetty siihen, paikka, jossa liitytään ensimmäiseen ATS-reittiin sekä ao. ATS-reitin tunnus, minkä jälkeen merkitse jokainen paikka, jossa nopeuden ja/tai lentokorkeuden muutoksen on suunniteltu alkavan tai ATS-reitin vaihto ja / tai lentosääntöjen muutos.

tätä seuraa kaikissa tapauksissa

- seuraavan ATS-reittiosuuden tunnus vaikka se olisikin sama kuin edellinen, tai
- DCT, mikäli lennon seuraava määräkohta on ATS-reitin ulkopuolella, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla.

Lennot ATS-reittien ulkopuolella

Merkitse

- reittikohdat, jossa nopeuden tai lentokorkeuden muuttaminen, lentosuunnan muuttaminen tai lentosääntöjen vaihtaminen on suunniteltu suoritettavaksi, tai
- ao. viranomaisen vaatiessa määrittele maantieteellisten leveysasteiden 70°N (pohjoista) ja 70°S (eteläistä) välillä pääasiallisesti itä-länsisuunnassa tapahtuvien lentojen lentorata määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten tai puolten leveysasteiden ja kymmenen asteen välein olevien pituusasteiden risteyskohdista. Edellä mainittujen leveysasteiden ulkopuolella lentorata tulee määritellä määräkohtina, jotka muodostuvat leveysasteiden ja normaalisti kahdenkymmenen asteen välein olevien pituusasteiden risteyskohdista. Määräkohtien välimatkojen ei tule, milloin mahdollista, ylittää yhden tunnin lentoaikaa. Muita (lisä-) määräkohtia tulee merkitä mikäli tarpeelliseksi katsotaan.
- määrittele pääasiallisesti pohjois-eteläsuunnassa tapahtuvia lentoja varten lentorata määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten pituusasteiden ja viiden asteen välein olevien leveysasteiden risteyskohdista.
- merkitse DCT peräkkäisten reittikohtien väliin, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla tai suunnalla ja etäisyydellä.
- Käytä reitin merkitsemiseen ainoastaan alempana kohdissa (1) - (5) olevia merkintöjä ja erota jokainen alakohta kirjainvälillä.

(1) ATS-reitti

[2-7 merkkiä]

Lennettävän ATS-reitin tai reittiosuuden koodattu tunnus (esim. T255, Y81, T95) mukaan lukien vaadittaessa/tarvittaessa vakiotulo- ja lähtöreitin (STAR/SID) koodattu tunnus.

Huom. Reittien tunnusten käytön määrittely on sisällytetty Annex 11, liitteeseen 1.

(2) Määräkohdan (significant point) merkintä

[2 - 11 merkkiä]

Määräkohdalle annettu koodattu tunnus (2-5 merkkiä) esim. PO, VEPIN, NAPRU. Ellei määräkohdalle ole annettu koodattua tunnusta, jokin seuraavista merkinnöistä:

a) Vain asteina *[7 merkkiä]*

Kaksi numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa 3 numeroa ilmaisten paikan pituusasteina, jota seuraa E (East) tai W (West). Jotta numeroiden lukumäärä saataisiin oikeaksi, on puuttuvien sata- tai kymmenyksiköiden kohdalle merkittävä nollia (esim. 46N078W).

b) Asteina ja minuutteina *[11 merkkiä]*

Neljä numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteiden sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa 5 numeroa ilmaisten paikan pituusasteissa, asteiden sata-, kymmen- ja ykköslukuina sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa E (East) tai W (West). Jotta numeroiden lukumäärä saataisiin oikeaksi, on puuttuvien sata- tai kymmenyksiköiden sijaan merkittävä nollia (esim. 4620N07805W).

c) Suuntana ja etäisyytenä merkitsevästä pisteestä

Merkitsevän pisteen tunnus, jota seuraa 3-numeroinen luku ilmaisten magneettisen suunnan kyseisestä paikasta ja 3-numeroinen luku ilmaisten etäisyyden meripeninkulmina (NM) samasta paikasta.

Oikean merkkimäärän antamiseksi on tarpeen mukaan lisättävä nollia; esim. paikka, joka on 180°/40 NM etäisyydellä “DUB” VOR:lta, on merkittävä seuraavasti: DUB180040.

(3) Nopeuden tai lentokorkeuden muutos

[enintään 21 merkkiä]

Paikka, jossa matkalentonopeuden muutos (vähintään 5% TAS tai 0,01 Mach) tai lentokorkeuden muutos on suunniteltu alkavan, on merkittävä tarkalleen kohdan (2) mukaan. Tätä merkintää seuraa kauttaviiva sekä matkalentonopeus

ja – lentokorkeus ilman kirjainväliä, merkittynä tarkalleen kohtien (a) ja (b) mukaan myöskin siinä tapauksessa, että vain toinen näistä suureista on muuttunut.

Esim. LN/N0284A030
MAY/N0305F180

WOODY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

(4) Lentosääntöjen muutos

[enintään 3 kirjainta]

Paikka, jossa lentosääntöjen muutos on suunniteltu tapahtuvaksi, tulee merkitä yllä esitettyjen kohtien (2) ja (3) mukaisesti. Tätä seuraa kirjainväli ja yksi seuraavista merkinnöistä:

VFR, jos siirtyminen tapahtuu IFR-lennosta VFR-lentoon,

IFR, jos siirtyminen tapahtuu VFR-lennosta IFR-lentoon.

Esim. IBVAR VFR
IBVAR/N0284F100 IFR

(5) Matkanousu

[enintään 28 merkkiä]

Kirjain C, jota seuraa kauttaviiva; tämän jälkeen paikka, jossa matkanousun on suunniteltu alkavan, merkittynä tarkalleen kohdan (2) mukaan, jota seuraa kauttaviiva; tämän jälkeen nopeus, jota noudatetaan matkanousun aikana merkittynä tarkalleen kohdan (a) mukaan. Sen jälkeen ne kaksi lentopintaa, joiden välisessä ilmakerroksessa matkanousu tapahtuu kohdan (b) mukaan merkittynä, tai se lentopinta, jonka yläpuolella matkanousu on suunniteltu tapahtuvaksi lisättynä sanalla PLUS.

Kaikki merkinnät tehdään ilman kirjainväliä.

Esim. C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

Kansalliset lisäohjeet reittikohtaan (IFR-lennot)

a) Vakiolähtö- ja tuloreittejä (SID/STAR) ei merkitä

b) lennon reitti laaditaan alkaen lähtökentän TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevalta IFR-ilmoittautumispaikalta, jatkuen käytettävillä ATS-reiteillä, päättyen määräkentän TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevalle IFR-ilmoittautumispaikalle

tai

c) lennon reitti laaditaan DCT TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevalta IFR-ilmoittautumispaikalta päättyen määräkentän TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevalle IFR-ilmoittautumispaikalle. DCT-reitti on mahdollista laatia myös useamman reittipisteen kautta

Esim 1. EFVA-EFOU: RERBU DCT IXONO

Esim 2.EFTP-EFKU: ARBEV DCT EROKU DCT ATLUL

IFR-paikallislennot:

a) IFR – harjoitusaluelento: reittikohtaan merkitään lentopaikan yleinen IFR-harjoitusaluetunnus XXTA, esim. JYTA (Jyväskylän harjoitusaluetunnus).

Huom. Jos toivotaan tiettyä harjoitusaluetta, voidaan toive merkitä lentosuunnitelman kohtaan 18, ks. RMK-kentän käyttö, kohta -l)

b) IFR- harjoituslähestymislento: reittikohtaan merkitään lentopaikan IFR-lähestymisiä kuvaava tunnus XXAP, esim. OUAP (Oulun harjoituslähestymistunnus).

Kansalliset lisäohjeet reitti-kohtaan (VFR-lennot)

a) VFR-lentojen osalta korkeus ilmoitetaan joko korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta satoina jalkoina kirjaimella A (esim. A030, A045) tai jos suunnitellaan lennettävän siirtokorkeuden yläpuolella, merkitään ylin lentosuunnan mukainen lentopinta, jota valvotussa ilmatilassa halutaan käyttää (esim. F055).

VFR-lentojen korkeus voidaan ilmoittaa kirjaimilla VFR niiden lentojen osalta, joissa lähialueelta (CTR) poistuttaessa ja/tai sinne saavuttaessa aiotaan käyttää AIP AD -osan VAC-kartoilla julkaistuja ilmoittautumispaikkoja ja niiden mukaisia lentokorkeuksia.

Huom.1: Valvotun ilmatilan osalta lennolle vaaditaan aina ATS-elimeltä saatu lennonjohtoselvitys. Yksistään lentosuunnitelmassa esitetty korkeustieto ei vielä oikeuta käyttämään tätä korkeutta.

Huom.2: Jos VFR -lennolla (esim. kuvaus- tai matkalento) halutaan noudattaa eri ilmatiloissa toisistaan poikkeavia korkeuksia, tulee ne ilmoittaa erikseen

b) Mikäli VFR-lentoa varten esitetyssä lentosuunnitelmassa ei toisin ole ilmoitettu, ATS-elimet olettavat, että lento on suunniteltu lennettäväksi suoraan ilmoitetun lähtö -ja laskupaikan välillä. Mikäli tästä aiotaan poiketa merkittävästi, tulee suunniteltu lentoreitti ilmoittaa lentosuunnitelmassa. Tällöin reitti voidaan tarvittaessa, kohdan 15 vakiomerkinnöistä poiketen ilmoittaa myös käyttämällä ANS Finlandin julkaisemilta ilmailukartoilta tunnistettavia selväkielisiä paikannimiä.

c) On pyrittävä käyttämään VFR-tulo- ja lähtöreittien pakollisten ilmoittautumispaikkojen nimiä. Lentoreitin alussa tai lopussa ei saa käyttää lähtö- tai laskupaikan nelikirjaimista paikantunnusta.

d) VFR–paikallislento: reittikohtaan merkitään sen paikan nimi selväkielisenä, jossa lentopaikka sijaitsee tai jonne lento suuntautuu tai aikomus mitä lennon aikana tullaan tekemään,

Esim. *TURKU CTR*
HYVINKAA
TC (laskukierros)
TA (määrittelemätön harjoitusalue)

Huom. Jos toivotaan tiettyä harjoitusaluetta, voidaan toive merkitä lentosuunnitelman kohtaan 18, ks. RMK-kentän käyttö, kohta l).

Laskupaikka ja arvioitu kokonaislentoaika, varalentopaikat (kohta 16)

Laskupaikka ja arvioitu (laskettu) kokonaislentoaika

[8 merkkiä]

Merkitse laskupaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators – asiakirjassa, jota seuraa ilman kirjainväliä arvioitu kokonaislentoaika

- IFR-lennot: merkitse arvioitu tarvittava aika lentoonlähdöstä ilma-aluksen saapumiseen sen suunnistuslaitteiden avulla määritellyn kohdan yläpuolelle, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai, jos määrälentopaikan yhteydessä ei ole suunnistuslaitetta, saapumiseen määrälentopaikan yläpuolelle
- VFR-lennot: merkitse arvioitu tarvittava aika lentoonlähdöstä saapumiseen määrälentopaikan yläpuolelle

tai, ellei paikantunnusta ole annettu

- merkitse ZZZZ, jota seuraa ilman kirjainväliä arvioitu kokonaislentoaika ilmaistuna kuten yllä. Merkitse tällöin laskupaikan nimi ja sijainti kohtaan 18 lyhenteen DEST/ jälkeen. *(ks. vaihtoehtoiset merkintätavat, sivu 20)*

Huom. Lennon aikana esitetyssä lentosuunnitelmassa arvioidulla kokonaislentoajalla tarkoitetaan laskettua aikaa lentosuunnitelmassa olevasta ensimmäisestä reittikohdasta lukien.

Varalentopaikat

Merkitse korkeintaan kahden varalentopaikan ICAO nelikirjantunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators – asiakirjassa, kirjainvälillä erotettuna

- tai, ellei paikantunnusta varalentopaikalle ole annettu, merkitse sen sijaan kirjaimet ZZZZ ja lentopaikan nimi ja sijaintii kohtaan 18 lyhenteen ALTN/ jälkeen. *(ks. vaihtoehtoiset merkintätavat, sivu 21)*

Huom. VFR-matkalentoa varten esitettyyn lentosuunnitelmaan ei tarvitse merkitä varalentopaikkaa. Etsintä- ja pelastuspalvelun helpottamiseksi varalentopaikan merkitsemistä kuitenkin suositellaan tilanteen mukaan.

Muut tiedot (kohta 18)

Merkitse 0 (nolla), jos mitään tietoja ei ole annettavana tähän kohtaan

tai

muita tarpeellisia tietoja alla esitetyssä järjestyksessä siten, että kutakin lyhennettä käytetään vain kerran (pl. STAYINFO) ja sitä seuraa kauttaviiva ja tarpeellinen teksti:

STS/ Syy, jonka takia ilma-alus pyytää ATS-elinten erikoispalvelua

a) ALTRV: korkeusvaraus ilmatilavarauksen yhteydessä suoritettavalle lennolle.

b) ATFMX: lennolle, joka on vapautettu ilmaliikennevirtojen säätelystä

Huom. ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC tai SAR -merkinnällä varustettu lento saa automaattisesti vapautuksen ilmaliikenteen säätelystä. HOSP, HUM - ja STATE -lennoilla vaaditaan lisäksi merkintä ATFMX, jolla saa vapautuksen ilmaliikenteen säätelystä. Esim. STS/HOSP ATFMX.

c) FFR: palontorjuntaan liittyvä lento;

d) FLTCK: suunnistuslaitteiden tarkastamiseen liittyvä mittauslento;

e) HAZMAT: lennolle, joka kuljettaa vaarallisia aineita;

f) HEAD: valtionpäämiehen tai muuten valtiollisesti tärkeän henkilön kuljetus;

g) HOSP: sairaankuljetuslennoille;

h) HUM: humanitäärisille lennoille;

i) MARSA: lennolle, jossa sotilaselin ottaa vastuun sotilasilma-alusten porrastamisesta.

j) MEDEVAC: hätätilanteisiin liittyvä evakuointilento;

k) NONRVSM: valtion ilma-aluksille, jotka eivät ole varustettu RVSM -laitteistolla kyseiselle reitille ja/tai alueelle asetettujen vaatimusten mukaisesti;

l) SAR: etsintä- ja pelastuslennoille;

m) STATE: sotilas-, rajavartio-, poliisi- ja tulli-ilma-alukselle tai ilma-alukselle, joka suorittaa valtion tarkoituksiin kuljetus-, kuriiri- tai kartoituslentoja tai muita vastaavanlaisia lentoja.

PBN/ RNAV ja/tai RNP kelpoisuuksien esittäminen oheisia julkaistuja indikaattoreita käyttäen.

Esim. PBN/B1D1S2 (max. 8 indikaattoria)

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 or 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)

NAV/ Muut kuin kohdassa PBN/ esitetyt merkittävät navigointilaitteita koskevat tiedot, siten kuin ao. ATS-viranomainen vaatii. Ilmoita GNSS-signaalin tarkennusmenetelmä tämän lyhenteen yhteydessä käyttäen välilyöntiä eri menetelmien välissä, esim. NAV/GBAS SBAS.

COM/ Muut kuin lentosuunnitelmalomakkeen kohdassa 10 a) esitetyt radiolaitteet ja – kelpoisuudet.

DAT/ Muut kuin lentosuunnitelmalomakkeen kohdassa 10 a) esitetyt datayhteydet ja – kelpoisuudet.

SUR/ Muut kuin lentosuunnitelmalomakkeen kohdassa 10 b) esitetyt valvontalaitteet ja – kelpoisuudet.

DEP/ kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 13, lähtöpaikkana ilmoitetaan

a) Lähtöpaikan selväkielinen nimi ja koordinaatit; tai

b) suunta ja etäisyys lähimmältä merkittävältä pisteeltä tai VOR:ilta; tai

c) ensimmäinen piste reitillä (selväkielinen nimi tai koordinaatit) tai radiomajakka.

Huom. Kun AFIL-lyhennettä on käytetty kohdassa 13, merkitään sen ATS-elimen ICAO:n nelikirjaiminen tunnus, josta täydentävän lentosuunnitelman tiedot ovat saatavissa.

DEST/ kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 16, laskupaikka ilmoitetaan kuten yllä kohdassa DEP/ a) – c)

DOF/ Silloin, kun lennon FPL lähetetään enemmän kuin 24 tuntia ennen lentosuunnitelmaan merkittyä EOBT -aikaa, on kohtaan 18 merkittävä lennon päivämäärä käyttäen lyhennettä DOF/ yymmdd (yy=vuosi mm=kuukausi dd=päivä)

REG/ Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisterimerkintä silloin kun se poikkeaa kohdassa 7 annetusta tunnuksesta

Huom. Siviilimuodostelmalentoon osallistuvien siipikoneiden rekisteritunnukset merkitään kohtaan 18: Esim. REG/OHBBB OHCCC. Lisäksi johtokoneen rekisteritunnus merkitään, mikäli se poikkeaa kohdassa 7 annetusta tunnuksesta: Esim. REG/OHAAA OHBBB OHCCC.

EET/ Merkitsevät pisteet tai FIR-rajojen tunnuskohdat sekä arvioidut (lasketut) lentoajat tällaisiin kohtiin, mikäli alueelliset lennonvarmistussopimukset niin vaativat tai mikäli ao. ATS-elin niin määrää

Esim. *EET/RUNGA0145 TRS0230*
EET/EETT0025

SEL/ SELCAL-koodi, mikäli ilma-aluksella on ao. varustus.

TYP/ ilma-alustyyppi / -tyypit ja tarvittaessa lukumäärä tyyppimerkinnän eteen silloin, kun ryhmää ZZZZ on käytetty kohdassa 9.

CODE/ 24-bittinen ilma-aluksen osoite.

RVR/ lennon vaatima minimi RVR -arvo metreissä.

Esim. RVR/300

DLE/ viive tai odotus reitillä ilmoitetaan merkitsemällä merkitsevä piste sekä odotusaika käyttäen neljää numeroa (hhmm).

OPR/ liikennöitsijän nimi tai yhtiötunnus, ellei se ilmene kohdassa 7 annetusta tunnuksesta.

ORGN/ sanoman lähettäjän AFTN-osoite tai muut asiaankuuluvat yhteystiedot.

PER/ ilma-aluksen suoritusarvot, mikäli ao. viranomainen niin vaatii.

ALTN/ kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 16, määrävaralentopaikan tai määrävaralentopaikkojen nimet kuten yllä kohdassa DEP/ a) – b).

RALT/ reittivaralentopaikkojen ICAO nelikirjaintunnukset, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators – asiakirjassa tai jos sellaista ei ole, niin reittivaralentopaikkojen nimet kuten yllä kohdassa DEP/ a) – b).

TALT/ lähtövaralentopaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators – asiakirjassa tai jos sellaista ei ole, niin lähtövaralentopaikan nimi kuten yllä kohdassa DEP/ a) – b).

RIF/ lentoreittiä koskevat tiedot muuttuvalle laskupaikalle, jota seuraa ao. laskupaikan nelikirjaiminen paikantunnus.

Muuttuvaa reittiä varten tulee saada uusi selvitys lennolla.

Esim. *RIF/DTA HEC KLAX*
RIF/ESP G94 CLA APPH
RIF/LEMD

RMK/ selväkieliset lisämerkinnät ao. viranomaisen niin vaatiessa tai tarvittaessa. *Ks. RMK-kentän käyttö (s.22).*

RFP/ Qn, jossa n ilmaisee kyseisen korvaavan lentosuunnitelman järjestysnumeron. (Ks. Määritelmät)

Esim. RFP/Q1

STAYINFOn/ syy (vapaa teksti) STAY-indikaattorin käyttöön kohdassa 15, jossa n on järjestysnumero 1-9.

Esim. STAYINFO1/TRG ROMOP

STAY-indikaattoria voidaan käyttää ilmaisemaan aikaa, joka käytetään tietyllä alueella (STAY-alue) toimimiseen tarkoittaen lennolla suoritettavaa tiettyä En-route -toimintaa (esim. harjoituslento, ilmatankkaus, ilmavalokuvaus, releointilento, kalibrointi- tai mittauslento).

STAY-indikaattorin käyttöohjeet

- Suomessa STAY-indikaattoria käytetään vain IFPS -järjestelmään lähetettäviin siviili IFR- lentosuunnitelmiin (lentosäännöt I, Z tai Y)
- STAY-indikaattoria voidaan käyttää vain lennoille, jotka suoritetaan täysin IFPS -alueen sisällä
- STAY-indikaattori merkitään lentosuunnitelman kohtaan 15 LENTOREITTI STAY-alueelle saapumista ja STAY-alueelta poistumista ilmaisevien pisteiden väliin
- STAY -sanan jäljessä oleva järjestysnumero on pakollinen
- Yhdessä lentosuunnitelmassa voi käyttää STAY -indikaattoria yhdeksän (9) kertaa
- STAY-alueella toimimisen kesto merkitään tunteina ja minuutteina (esim. 0100). Tämä aika on huomioitava lennon arvioitua kokonaislentoaikaa (TEET) laskettaessa

Lentosuunnitelman täyttöesimerkkejä

Esim. 1. STAY-alueelle tullaan ja sieltä poistutaan saman pisteen kautta

kohta 15: N0260F110 ARBEV DCT ROMOP STAY1/0100 ROMOP DCT ERTOP...

kohta 18: RMK/MAPPING FLT STAYINFO1/PHOTOGRAPH ABOVE EFHA 5000FT MSL

Esim. 2. STAY-alueelle tullaan ja sieltä poistutaan eri pisteen kautta

kohta 15: N0260F110 ARBEV DCT ROMOP STAY1/0100 ERTOP DCT ERLUS …

kohta 18: RMK/TRG FLT PIC TEL … STAYINFO1/TRG ROMOP ERTOP

EUR/PROTECTED vain lennoille, jotka suoritetaan IFPS-alueen sisällä ja jonka tiedot on tarkoitettu vain rajatuille tahoille.

RMK-kentän käyttö

a) Mikäli VFR-lennon aikana tullaan olemaan radioyhteydessä muihin kuin lähtö- ja/tai määräkentän ATS-elimiin, tulee kyseisten

lentopaikkojen ICAO:n nelikirjaintunnukset kirjata lentosuunnitelman RMK-kohdan loppuun.

Esim. EFTP-EFKI lento, joka suunnitellaan suoritettavaksi Hallin ja Jyväskylän ilmatilojen läpi:
RMK/PIC TEL 1234567890 EFHA EFJY

b) Mikäli VFR-matkalennolla aiotaan suorittaa läpilaskuja muulla kuin lentosuunnitelmaan merkityllä lähtö- tai laskupaikalla, merkitään RMK/TGL, jota seuraa läpilaskupaikan tai -paikkojen nelikirjaimiset paikantunnukset sekä arvioitu lentoaika (EET) kullekin läpilaskupaikalle:

Esim. RMK/TGL EFSA0040 EFJO0020

c) Suomen lentotiedotusalueelta tunnistusvyöhykkeelle (ADIZ) suoritettavaksi aiotusta VFR -lennosta on merkittävä laskettu lentoaika tunnistusvyöhykkeelle ja/tai arvioitu vyöhykkeen jättöaika:

Esim. RMK/ADIZ1915 tai RMK/ADIZ0050/1915

Tunnistusvyöhykkeen sisällä tapahtuvaa lentoa varten merkitään pelkästään ADIZ ilman aikamääriä:

Esim. RMK/ADIZ

d) Kun VFR-lento aiotaan suorittaa pilven päällä, merkitään:

Esim. RMK/VFR ON TOP

e) Valvomattomalta lentopaikalta lähdettäessä tai sinne saavuttaessa: VFR lentosuunnitelman lähtö- tai saapumisilmoitus tulee antaa puhelimitse Aluelennonjohdon VFR-valvontaan, p. 03-386 5172.

Jos lentoonlähtö ja/tai laskeutuminen tapahtuu valvotussa ilmatilassa lentokenttäalueen ulkopuolelta/lle: lähtö- ja/tai saapumisilmoitus annetaan ao. ilmatilasta vastaavalle ATS-elimelle puhelimitse tai radiolla. Lentosuunnitelman kohtaan 18 tulee kirjata: *Esim. RMK/ARR EFTP*

Jos lähtö- ja/tai saapumisilmoitusta ei voida antaa puhelimitse Aluelennonjohdon VFR-valvontaan matkapuhelinverkon kuuluvuusalueen ulkopuolella oltaessa tai vastaavasta syystä johtuen, voidaan se antaa radiolla ATS-elimelle, jonka vastuulla olevasta lennonjohtoalueen alapuolisesta ilmatilasta lähtö tai saapuminen tapahtuu.

Mikäli lähtö- tai saapumisilmoitus aiotaan antaa radiolla EFIN ACC:lle, tulee lentosuunnitelman kohtaan 18 kirjata DEP tai ARR EFIN: *Esim. RMK/DEP EFIN*

Mikäli lähtö- ja saapumisilmoitus aiotaan antaa radiolla esim. Rovaniemen ATS-elimelle, tulee lentosuunnitelman kohtaan 18 kirjata DEP ja ARR EFRO: *Esim. RMK/DEP ARR EFRO*

f) Silloin, kun lentosuunnitelma päätetään esim. valvotun ilmatilan rajalla, merkitään määränpääksi kohtaan 16 ZZZZ ja lentoajaksi merkitään se aika, joka kuluu lennettäessä valvotun ilmatilan rajalle. Kohta 19 eli lisätiedot täytetään normaalisti. Kohtaan 18 selitys lennon päättämisestä:

Esim. RMK/FPL CLOSING KUKSA EFRO

g) Mikäli kyseessä on lento, jota varten tarvitaan liikenteen turvallisuusviraston tai muun viranomaisen antama erityinen lupa, on luvan numero tai muu tunniste merkittävä:

Esim.1 RMK/ADIZ0015/1130 R100 LUPA NRO 10 11

Esim.2 RMK/ILMAKUVAUSLUPA NRO 1234 11

h) VFR -lentosuunnitelman saapumisilmoituksen varmistamiseksi sekä mahdollisesti tarvittavan etsintä- ja pelastuspalvelun (SAR) helpottamiseksi pitää merkitä ohjaajan (matka)puhelinnumero:

Esim. RMK/PIC TEL 010 345 6789

i) Koululennolla, jolla suoritetaan harjoituslähestymisiä, lähestymisten tyyppi ja lukumäärä merkitään:

Esim. RMK/EFRO 2ILS

j) Vastaavaa merkintätapaa käytetään, kun halutaan ilmaista harjoitustoiminta laskupaikalle:

Esim. RMK/TRG FLT TA 35MIN BTN F090 F060 OVER XETNI ILS APCH TGL SIMULATED ENGINE FAILURE HLD VOR APCH LDG ABORTED TKOF

k) Paikallisilla IFR-harjoituslennoilla sekä Rajavartiolaitoksen Suomen sisäisillä IFR-lennoilla merkitään:

Esim. RMK/OAT

l) Harjoitusaluetoive voidaan merkitä:

Esim. RMK/TRAJY04

Ks. lentoaseman local TRA alueet,
https://ais.fi/ais/localtra/localtra.htm

Lisätietoja (kohta 19)

Täydellisenä esitetyn lentosuunnitelman kohdan 19 LISÄTIETOJA ei viestitetä ilman eri pyyntöä paitsi silloin kun ATS-yksikön, johon lentosuunnitelma on jätetty, aukioloaika ei kata FPL:ssä ilmoitettua lentoaikaa määräkentälle jatkettuna yhdellä tunnilla (1HR; esim. FPL-lentoaika 2HR + 1HR).

ATS-yksikön, jolle lentosuunnitelma on esitetty, tulee lähettää täydentävä lentosuunnitelma (SPL) sitä pyytäville ATS-yksiköille (RQS).

SPL -sanoma joudutaan lähettämään yleensä silloin, kun ilma-alus on joutunut vaaratilanteeseen, radioyhteyden katkeamisen tms. syyn takia.

Toiminta-aika

Merkitse kohtaan

E/ Polttoainemäärän mukainen toiminta-aika neljällä numerolla (tunnit ja minuutit)

Henkilöluku

Merkitse kohtaan

P/ Ilma-aluksessa olevien henkilöiden kokonaislukumäärä (miehistö ja matkustajat) ao. ATS-elimen niin vaatiessa. Mikäli tämä lukumäärä ei ole tiedossa lentosuunnitelmaa laadittaessa, merkitse TBN (To Be Notified - ilmoitetaan erikseen).

Hätä - ja pelastusvarusteet

R/ Merkitse:

U - mikäli UHF-taajuus 243.000 MHZ on käytettävissä

V - mikäli VHF-taajuus 121.500 MHZ on käytettävissä (tällä ei tarkoiteta kohdan 10 mukaista kiinteään radiovarustukseen kuuluvaa taajuutta)

E - mikäli ilma-aluksessa on hätälähetin (ELBA/ELT/PLB)

S/ Jätä kaikki kohdat tyhjiksi, mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita. Mikäli ilma-aluksessa on pelastusvarusteet, merkitse:

P - mikäli ilma-aluksessa on pelastusvarusteet arktisia olosuhteita varten

D - mikäli ilma-aluksessa on pelastusvarusteet aavikko-olosuhteita varten

M - mikäli ilma-aluksessa on meripelastusvarusteet

J - mikäli ilma-aluksessa on pelastusvarusteet viidakko-olosuhteita varten

J/ Jätä kaikki kohdat tyhjiksi, mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusliivejä. Mikäli ilma-aluksessa on pelastusliivit, merkitse:

L - mikäli pelastusliivit on varustettu valoilla

F - mikäli pelastusliivit on käsitelty heijastavalla aineella

U/V tai molemmat (kuten kohdassa R/) ilmaisemaan pelastusliivien radiolaitteet

D/ Jätä kohdat D ja C tyhjiksi, mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastuslauttoja. Mikäli ilma-aluksessa on pelastuslautat, merkitse kohta D ja lisää ao. kohtaan seuraavat merkinnät:

LUKUMÄÄRÄ: merkitse pelastuslauttojen lukumäärä

KANTAVUUS: merkitse kokonaishenkilömäärä, jonka ilma-aluksessa olevat pelastuslautat pystyvät kantamaan

C - merkitse C, mikäli pelastuslautat ovat katettuja

VÄRI - merkitse ilma-aluksessa olevien pelastuslauttojen väri

Ilma-aluksen väri ja merkinnät

A/ Merkitse ilma-aluksen väri ja sen huomattavat merkinnät

Lisämerkintöjä

N/ Merkitse muut ilma-aluksessa olevat pelastusvälineet tai muut ilmoitettuja pelastusvälineitä koskevat lisätiedot.

Huom. Ilmoita tässä kohdassa myös ilma-aluksen pyrotekniset laitteet ja välineet (mm. airbagit, rakettipelastusvarjot).

Ilma-aluksen päällikkö

C/ Merkitse ilma-aluksen päällikön nimi

Laatija ja hyväksymismerkinnät

a) Merkitse lentosuunnitelman laatineen yksikön, liikennöitsijän tai henkilön nimi.

b) Lentosuunnitelman vastaanottanut/hyväksynyt ao. yksikkö merkitsee vastaanotto- ja hyväksymismerkintänsä ao. kohtaan.

3 Määritelmiä ja käsitteitä

ACAS - YHTEENTÖRMÄYSVAARASTA ILMASSA VAROITTAVA JÄRJESTELMÄ (Airborne Collision Avoidance System). SSR-transponderin (toisiotutkavastaimen) vastausmerkintöjä hyväksi käyttävä, maassa olevista laitteista riippumaton ilma-aluksen järjestelmä, jonka tarkoituksena on ilmoittaa ohjaajalle mahdollisuudesta törmätä yhteen SSR-transponderilla varustettujen ilma-alusten kanssa, tai antaa toimintaohjeita törmäyksen välttämiseksi (laitteistonimenä käytetään myös termiä TCAS).

ADS-C-järjestely - AUTOMATIIKKAAN PERUSTUVA VALVONNAN ILMOITUSSUUNNITELMA (Automatic Dependent Surveillance - Contract

Agreement). Ilmoitussuunnitelma, jolla määrätään ADS-C-ilmoitusehdot (ATS-elimen vaatimat tiedot ja ADS-C-ilmoitusten toistuvuus, joista on sovittava ennen ADS-C:n käyttöä ilmaliikennepalvelussa).

Huom. Maa-aseman ja ilma-aluksen välinen järjestely toteutetaan ADS-toimintaehtojen avulla.

ADS-C-toimintaehdot - AUTOMATIIKKAAN PERUSTUVA VALVONNAN TOIMINTAEHDOT (Automatic Dependent Surveillance - Contract). Keino, jolla maajärjestelmän ja ilma-aluksen välinen ADS-C-järjestely toteutetaan. ADS-toimintaehdoissa määrätään, missä tilanteissa ADS-C- ilmoituksia on annettava ja mitä tietoa niiden on sisällettävä.

Huom. Termi "ADS-toimintaehdot" tarkoittaa ilmoitussuunnitelmaa, jolla määrätään ADS-C – tietojen ilmoitusehdot (eli ilmaliikennepalveluyksikön vaatimat tiedot ja ADS-C – ilmoitusten toistuvuus, joista on sovittava ennen ADS-C:n käyttöä ilmaliikennepalvelujen tarjonnassa).

ADS-B-lähetykset - AUTOMATIIKKAAN PERUSTUVA VALVONNAN LÄHETYKSET (Automatic Dependent Surveillance - Broadcast). Keino, jolla ilma-alus, maa-ajoneuvot ja muut kohteet voivat tiedonsiirtoyhteyden kautta automaattisesti lähettää ja/tai vastaanottaa tietoja kuten tunnistuksensa, paikkansa ja muita tarvittavia tietoja.

AGCS - YHTEYSJÄRJESTELMÄ (Air Ground Communication System). Järjestelmä, joka mahdollistaa tiedon välittämisen ilma-aluksen ja maa-aseman välillä. Yhteysmuotoina voidaan käyttää VHF-, HF- ja Datalink-yhteyksiä.

AIM - ILMALIIKENNEVIRTOJEN SÄÄTELYN TIEDOTUSSANOMA (ATFM Information Message). Eurocontrollin lähettämä ilmaliikennevirtojen tiedotussanoma.

AMC - ILMATILANHALLINTAYKSIKKÖ (Airspace Management Cell). Aluelennonjohdon yhteydessä toimiva ilmatilanhallintayksikkö, joka koordinoi päivittäisiä ilmatilavarauksia.

ALTN - VARALENTOPAIKKA (Alternate aerodrome). Lentopaikka, jonne ilma-alus voi lentää, kun lennon jatkaminen tai lasku aiotulle laskupaikalle ei enää ole mahdollinen tai suositeltava, jolla on saatavilla tarvittavat palvelut ja laitteet, joka on ilma-aluksen suoritusarvovaatimusten mukainen ja joka on oletettuna käyttöhetkenä toiminnassa.

Varalentopaikkoihin kuuluvat seuraavat:

a) Lähtövaralentopaikka (Take-off alternate): varalentopaikka, jolle ilma-alus voisi laskeutua, jos se olisi välttämätöntä pian lentoonlähdön jälkeen ja jos lähtölentopaikan käyttäminen ei olisi mahdollista.

b) Reittivaralentopaikka (En-route alternate): varalentopaikka, jolle ilma-alus voisi laskeutua, jos varalentopaikalle lentäminen osoittautuu lennon aikana välttämättömäksi.

c) Määrävaralentopaikka (Destination alternate): varalentopaikka, jolle ilma-alus voisi laskeutua, jos lasku aiotulle laskupaikalle ei olisi enää mahdollista tai suositeltavaa.

ARO - ILMALIIKENNEPALVELUTOIMISTO (Air Traffic Services Reporting Office). Yksikkö, joka on perustettu vastaanottamaan ilmaliikennepalvelua koskevia ilmoituksia sekä ennen lentoonlähtöä esitettyjä lentosuunnitelmia.

ASIANOMAINEN ATS-VIRANOMAINEN (Appropriate ATS authority). Ilmailuviranomainen, jonka on asettanut kyseisessä ilmatilassa annettavasta ilmaliikennepalvelusta vastaava valtio.

Huom. Tässä tarkoitettu ATS-viranomainen Suomessa on Traficom.

ATFM - ILMALIIKENTEEN SÄÄTELYJÄRJESTELMÄ (Air Traffic Flow Management). ICAO:n EUR-alueella toimii keskitetty ilmaliikenteen säätelyjärjestelmä. Tästä palvelusta vastaa Eurocontrollin alainen, Brysselissä toimiva Network Manager Directorate (**NMD**).

ATS-REITTI eli ilmaliikennepalvelureitti (ATS route). Määritelty reitti, jonka tarkoituksena on liikennevirran ohjaaminen tarvittavien ilmaliikennepalvelujen antamiseksi.

Huom. 1: Käsitettä ATS-reitti käytetään tarkoittamaan lentoväylää, neuvontareittiä, valvottua tai valvomatonta reittiä, tulo- tai lähtöreittiä jne.

Huom. 2: ATS-reitti on määritelty tiedoin, jotka sisältävät ATS-reittitunnuksen, lentosuunnan kohti merkitseviä (reitti)pisteitä tai niiltä poispäin, merkitsevien pisteiden välisen etäisyyden sekä ilmoittautumisvaatimukset ja ANS Finlandin määrittämän alimman turvallisen lentokorkeuden merenpinnasta.

ATS-VALVONTAPALVELU (ATS surveillance service). Termi, jolla tarkoitetaan ATS-valvontajärjestelmällä suoraan tarjottavaa palvelua.

ATS-VALVONTAJÄRJESTELMÄ (ATS surveillance system). Yleisnimitys, jolla tarkoitetaan ADS-B, ensiövalvontatutkaa, toisiovalvontatutkaa tai muuta näihin rinnastettavaa maajärjestelmää, joka mahdollistaa ilma-aluksen tunnistuksen.

Huom. Maajärjestelmällä tarkoitetaan tässä yhteydessä järjestelmää, jonka on osoitettu vertailevalla tarkastelulla tai muulla menetelmällä, omaavan yhtä hyvän tai paremman suorituskyvyn ja turvallisuustason kuin mitä toisiovalvontatutkalla on.

AUP - ILMATILAN KÄYTTÖSUUNNITELMA (Airspace Use Plan). AUP sisältää tiedot suljetuista PERM- ja CDR1-luokan ATS-reiteistä sekä hyväksytyistä TSA-, TRA- ja CBA-alueista. AUP on voimassa 24h, astuen voimaan toimintapäivänä 0600 UTC.

CPDLC -TIEDONSIIRTOYHTEYDET (Controller-Pilot Data Link Communications). Lennonjohtajan ja ohjaajan välisen yhteydenpidon menetelmä, jossa viestintään käytetään tiedonsiirtoa.

COP - VAIHTOKOHTA (Change-Over-Point). Kohta, jossa VHF-monisuuntamajakoiden (VOR) avulla määritellyllä ATS-reitin osalla lentävän ilma-aluksen odotetaan vaihtavan ensisijaiseksi suuntalähteekseen takana olevan laitteen tilalle seuraavan edessä olevan laitteen.

CDR1 - EHDOLLINEN REITTI, LUOKKA 1 (Conditional Route Category 1). Pysyvästi lennon suunnitteluun käytettävissä oleva ehdollinen reitti, jonka tilapäinen sulkeminen suoritetaan AUP- tai UUP-sähkeellä.

EET - ARVIOITU (LASKETTU) LENTOAIKA (Estimated elapsed time). Arvioitu aika, joka vaaditaan tietystä pisteestä toiseen kulkemiseen.

EOBT - ARVIOITU LIIKKEELLELÄHTÖAIKA (Estimated off-block time). Arvioitu aika, jolloin ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikkumisen.

ETA - ARVIOITU SAAPUMISAIKA (Estimated Time of Arrival). IFR -lennoilla aika, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan siihen suunnistuslaitteiden avulla määritettyyn nimettyyn kohtaan, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai, jos lentopaikalla ei ole suunnistuslaitteita, aikaa, jolloin ilma-alus saapuu lentopaikan yläpuolelle.

VFR -lennoilla aikaa, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan lentopaikan yläpuolelle.

FMS - LENNONOHJAUSJÄRJESTELMÄ (Flight Monitoring System). Lennonohjausjärjestelmä, joka mahdollistaa optimaalisen navigoinnin sekä lateraali- että vertikaalisuunnassa. Tämä järjestelmä optimoi mm. ilma-aluksen lentoprofiilia ja polttoaineen kulutusta.

ILMA-ALUKSEN TUNNUS (Aircraft identification). Ryhmä kirjaimia, numeroita tai niiden yhdistelmä, joka on identtinen ilma-aluksen ilma/maa-yhteyksissä käytettävän kutsumerkin kanssa, tai sen koodattu vastine, ja jota käytetään ilma-aluksen tunnistamiseen ilmaliikennepalvelun maa/maa-viestiyhteyksissä.

IFPS-JÄRJESTELMÄ (Integrated Initial Flight Plan Processing System). Eurocontrol Network Manager Operations Centre (NMOC) alainen, keskitetty lentosuunnitelmatietojen käsittelyjärjestelmä.

LENTOPINTA (FL - Flight level). Ilmakehän vakiopainepinta, joka on määritetty ilmanpainearvon 1013.2 hehtopascalia (hPa) suhteen ja eroteltu muista tällaisista pinnoista tietyin paine-eroin.

Huom. 1: Standardi-ilmakehän mukaan kalibroitu painekorkeusmittari näyttää:

a) korkeuden merenpinnasta, kun se on asetettu QNH-arvon mukaan

b) korkeuden vertailutasosta, kun se on asetettu QFE-arvon mukaan

c) lentopintoja, kun se on asetettu paineen 1013.2 hPa mukaan.

Huom. 2: Edellä olevassa huomautuksessa mainitut "korkeus merenpinnasta" ja "korkeus" tarkoittavat mittarin näyttämiä, eivät geometrisia korkeuksia.

UUP - PÄIVITETTY ILMATILAN KÄYTTÖSUUNNITELMA (Updated Airspace Use Plan). AMC voi päivittää aiemmin julkaistua ilmatilan käyttösuunnitelmaa julkaisemalla UUP:n saatuaan ilmatilankäyttäjältä tiedon ilmatilavarauspyynnön peruuntumisesta. UUP sisältää tiedot suljetuista PERM- ja CDR1-luokan ATS-reiteistä sekä hyväksytyistä TSA-, TRA- ja CBA-alueista.

LENTOSUUNNITELMAT

AFP, ATC-LENTOSUUNNITELMA (ATC Flight Plan proposal message). Lennonjohdon laatima AFP-sanoma, jolla päivitetään tiettyjä lentosuunnitelmatietoja ilma-aluksen ollessa jo ilmassa. (Alue)lennonjohto laatii AFP-sanoman mm. silloin, kun arviosanomaa vastaanotettaessa lentosuunnitelma puuttuu kokonaan tai lennon määränpää muuttuu. AFP-sanomalla päivitetään NMD:n tietokantaa.

CPL - VOIMASSA OLEVA LENTOSUUNNITELMA (Current Flight Plan). Lentosuunnitelma lennonjohtoselvityksen mahdollisesti aiheuttamine muutoksineen.

FPL - ESITETTY LENTOSUUNNITELMA (Filed flight plan). Lentosuunnitelma ilman myöhempiä muutoksia sellaisena kuin ohjaaja tai määrätty edustaja on sen esittänyt ATS-elimelle.

RFP - KORVAAVA LENTOSUUNNITELMA (Replacement Flight Plan). Kun peruutetaan ilmaliikennevirtojen säätelyjärjestelmän (ATFM, Air Traffic Flow Management) alainen lento, jonka lentosuunnitelmassa (saman lähtö- ja laskupaikan välillä) halutaan käyttää vaihtoehtoista reittiä, merkitään korvaavan lentosuunnitelman kohtaan 18 RFP/Qn. Tässä n ilmaisee kyseisen korvaavan lentosuunnitelman järjestysnumeron.

RPL - TOISTUVAISLENTOSUUNNITELMA (Repetitive flight plan). Toistuvaislentosuunnitelmat ovat toistuvia, säännöllisesti suoritettavia ja tiedoiltaan pääpiirteiltään samankaltaisia lentoja varten esitettyjä lentosuunnitelmia, joiden lentosuunnitelmatiedot liikennöitsijä esittää lentojensa sarjoista toistuvaa käyttöä varten. Toistuvaislentosuunnitelmia ei käsitellä Eurocontrol Network Managerin (NM) vastuualueeseen kuuluvien maiden osalta.

SPL - TÄYDENTÄVÄ LENTOSUUNNITELMA (Supplementary Flight Plan). Sanomatyyppi, jossa viestitetään lentosuunnitelmalomakkeen kohtaan 19 merkityt tiedot ATS-elinten pyynnöstä silloin, kun ilma-alus on joutunut esim. vaaratilanteeseen.

MAHDOLLINEN REITTIMUUTOS LENNON AIKANA (RIF - Potential reclearance in flight). Mikäli ennen lähtöä on tiedossa, että lentoa saatetaan polttoaineen kulumisesta johtuen päättää jatkaa muulle kuin lentosuunnitelman kohtaan 16 merkittävälle laskupaikalle, ilmoitetaan tästä ao. ATS-elimelle merkitsemällä mahdollinen muuttuva reitti

ja laskupaikka ao. lentoa koskevaan lentosuunnitelmaan. Tällaista menettelyä käytetään yleensä pitkän matkan lennoilla, kuten esim. valtamerialueita ylitettäessä, pyrittäessä sellaiselle laskupaikalle, jonne polttoaine ei tuuliolosuhteista tai muista syistä johtuen mahdollisesti riitä. Tällöin lentosuunnitelma laaditaan sellaiselle laskupaikalle saakka, jonne polttoaineen katsotaan varmuudella riittävän, mutta laskupaikka, jonne pyritään ja reitti sinne, merkitään kohtaan 18.

MATKALENTOKORKEUS (Cruising level). Lentokorkeus, jolla merkittävä osa lennosta suoritetaan.

MATKANOUSU (Cruise climb). Lentokoneen noudattama matkalentotekniikka, jota noudatettaessa lentokorkeus lisääntyy sitä mukaa kuin lentokoneen massa pienenee.

MERKITSEVÄ PISTE (Significant point). Määrätty maantieteellinen paikka, jota käytetään ATS-reittiä tai ilma-aluksen lentorataa määriteltäessä sekä muihin suunnistus- ja ATS-tarkoituksiin.

PIC - ILMA-ALUKSEN PÄÄLLIKKÖ (Pilot-in-command). Lentotoiminnan harjoittajan, yksityislentotoiminnassa ilma-aluksen omistajan määräämä ohjaaja, jolla on ylin käskyvalta ilma-aluksessa ja vastuu lennon turvallisuudesta.

RAD - REITIN KÄYTETTÄVYYTTÄ KOSKEVA DOKUMENTTI (Route Availability Document). Eurocontrolin ylläpitämä reitin käytettävyyttä koskeva dokumentti.

REP - ILMOITTAUTUMISPAIKKA (Reporting point). Määrätty maantieteellinen paikka, johon nähden ilma-aluksen sijainti voidaan ilmoittaa.

RNAV - NAVIGOINTIJÄRJESTELMÄ (Area Navigation - RNAV). Navigointijärjestelmä, joka mahdollistaa ilma-aluksen operoinnin halutun lentoradan mukaisesti joko maalaitteiston tai satelliittien avulla, joko itsenäisesti tai yhdistämällä näiden tiedot.

B-RNAV. Ilma-aluksen B-RNAV eli perusaluenavigaatiolaitteisto (Basic Area Navigation), on navigaatiotarkkuudeltaan kyettävä säilyttämään +/- 5NM tai parempi navigaatiotarkkuus 95% lentoajasta sen operoidessa B-RNAV-laitteistolla.

P-RNAV. Ilma-aluksen P-RNAV eli tarkkuusaluenavigaatiolaitteisto (Precision Area Navigation) on navigaatiotarkkuudeltaan kyettävä säilyttämään +/- 1NM tai parempi navigaatiotarkkuus 95% lentoajasta sen operoidessa P-RNAV-laitteistolla.

RNP - Vaadittu suunnistustarkkuus (Required navigation performance). Aluesuunnistukseen perustuva suunnistustarkkuusvaatimus, johon sisältyy vaatimus ilma-aluksessa tapahtuvasta suorituskyvyn seurannasta ja siihen liittyvistä varoituksista.

RVSM - PIENENNETTY KORKEUSPORRASTUSMINIMI (Reduced Vertical Separation Minimum). Pienennetty korkeusporrastusminimi 300 M (1000 FT) lentopintojen 290 ja 410 välillä, edellä mainitut lentopinnat mukaan lukien.

SID - VAKIOLÄHTÖREITTI (Standard Instrument Departure). Nimetty mittarilentosääntöjen (IFR) mukainen lähtöreitti yhdistäen lentopaikan tai tietyn lentoaseman kiitotien pisteeseen (normaalisti nimetyllä ATS-reitillä), josta reittilentovaihe aloitetaan.

STAR - VAKIOTULOREITTI (Standard Instrument Arrival). Nimetty mittarilentosääntöjen (IFR) mukainen tuloreitti yhdistäen pisteen (normaalisti ATS-reitillä) pisteeseen, josta julkaistu mittarilähestymismenetelmä voidaan suorittaa.

SSR-KOODI (SSR code). Toisiotutkavastaimen lähettämälle tietylle moodia A tai moodia C käyttävälle monopulssi-vastausmerkille määrätty numero.

SSR-MOODI (SSR mode). Konventionaalinen tunnistin, joka on yhteydessä SSR -kyselijän lähettämän kyselysignaalin erityisiin toimintoihin. Annex 10, osa IV, luku 2 määrittelee 4 toisiotutkavastaajan moodia: A, C, S ja intermoodi.

TEET - ARVIOITU KOKONAISLENTOAIKA (Total estimated elapsed time). IFR-lennoilla arvioitu tarvittava aika lentoonlähdöstä ilma-aluksen saapumiseen sen suunnistuslaitteiden avulla määritellyn kohdan yläpuolelle, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai, jos määrälentopaikan yhteydessä ei ole suunnistuslaitetta, saapumiseen määrälentopaikan yläpuolelle. VFR-lennoilla arvioitu, tarvittava aika lentoonlähdöstä saapumiseen määrälentopaikan yläpuolelle.

8.33 KHZ:n RADIOVARUSTUS. Ilma-aluksessa pitää olla erityinen 8.33 KHZ:n radiovarustus voidakseen toimia 8.33 KHZ ilmatilassa.