

ENR 1.10 SKRYDŽIO PLANAVIMAS

Lietuvos Respublika priklauso Integruoto pradinio skrydžio plano dorojimo sistemos (IFPS) zonai (IFPZ). Dėl šios priežasties IFR skrydžių, taip pat ir mišrių IFR/VFR skrydžių, planus ir susijusius pranešimus, planuojant skrydį Vilniaus FIR erdvėje, reikia pateikti į IFPS. Oro erdvės naudotojams primename, kad IFPS sistemos negalima naudoti VFR skrydžių į Lietuvos Respubliką planams teikti. Atkreipkite dėmesį į tai, kad IFPS sistema nepriims skrydžių planų, pateiktų daugiau, negu prieš 120 valandų iki EOBT. Naudotojai privalo 18 skrydžio plano dalyje įrašyti skrydžio datą (DOF), ypač tuo atveju, kai skrydžio planas teikiamas daugiau, negu prieš 24 valandas iki EOBT. Visi dokumentai, susiję su IFPS, yra Eurokontrolės tinklapyje: www.eurocontrol.int.

1.10.1 SKRYDŽIO PLANO (PA)TEIKIMAS

EUR RVSM skrydžio planavimo reikalavimai, susiję su ICAO skrydžio plano formos pildymu ir kartotiniais skrydžio planais, yra įtraukti į ICAO Europos regionines papildomas procedūras (dok. 7030/5 - EUR).

Be to, skrydžio plano pateikimo reikalavimai papildo skrydžio plano reikalavimus, esančius ICAO Europos regioninėse papildomose procedūrose (dok. 7030/5 - EUR).

Skrydžio planas yra teikiamas prieš vykdant:

- a) kiekvieną skrydį arba jo dalį, kuriam (-iai) bus teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;
- b) kiekvieną IFR skrydį konsultacinėje oro erdvėje;
- c) skrydį nevaldomoje oro erdvėje, jei tuo siekiama palengvinti skrydžio informacijos, aliarmo skelbimo ar paieškos ir gelbėjimo paslaugų teikimą;
- d) skrydį į draudžiamąją, ribojamąją arba pasienio zoną, siekiant palengvinti koordinavimą su atitinkamomis karinėmis tarnybomis arba kaimyninių valstybių oro eismo paslaugų teikimo padaliniais ir išvengti orlaivio perėmimo jo atpažinimo tikslu;

1 pastaba. 1) Skrydžiui aerodromo oro eismo zonoje (ATZ) nebūtina pateikti skrydžio planą.

2) Skrydžiui draudžiamosiose ir ribojamosiose zonose arba į tas zonas yra būtina gauti išankstinį karinės vadovybės leidimą.

3) Pasienio zona – 4 jūrmylių Lietuvos Respublikos nevaldomos oro erdvės dalis nuo Lietuvos Respublikos valstybės sienos, kuri ribojasi su ne Europos Sąjungos valstybe nare, į teritorijos gilumą. Atnaujinus vidaus sienų kontrolę, pasienio zona yra 4 jūrmylių Lietuvos Respublikos oro erdvės dalis nuo Lietuvos Respublikos valstybės sienos į teritorijos gilumą.

- e) kiekvieną skrydį, kertantį valstybės sieną;
- f) kiekvieną skrydį, kurį planuojama vykdyti nakties metu, jeigu išskrendama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.

1.10.2 SKRYDŽIO PLANO (PA)TEIKIMO PROCEDŪROS

Skrydžio planas į oro eismo paslaugų žiniavietę (ARO) yra teikiamas prieš išskridimą, skrydžio planas skrydžio metu (AFIL) siunčiamas atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padalinii, jeigu nebuvo susitarta dėl kartotinių skrydžio planų teikimo.

1.10.2.1 Teikimo laikas:

- a) Skrydžio planas skrydžiui, kurį planuojama vykdyti, kertant valstybės sieną, arba kuriam bus teikiamos skrydžių valdymo paslaugos arba oro eismo konsultacinės paslaugos, yra teikiamas mažiausiai prieš 1 valandą iki išskridimo arba, jeigu skrydžio planas yra teikiamas skrydžio metu, – tokiu laiku, kad atitinkamas oro eismo paslaugų teikimo padalinys jį gautų ne vėliau kaip prieš 10 min. iki tol, kol orlaivis pasieks apskaičiuotą:
 - planuojamą patekimo į skrydžių valdymo rajoną arba konsultacinės oro erdvės tašką; arba
 - tašką, kuriame bus kertamas oro kelias arba konsultacinis maršrutas.
- b) Skrydžio planas tarptautiniam skrydžiui, kuriame yra Integruoto pradinio skrydžio plano dorojimo sistemos (IFPS) zonų, turi būti pateiktas ne vėliau kaip prieš 3 valandas iki EOBT, jeigu tik įmanoma.

2 pastaba. Santrumpa AFIL reiškia jau skrendančio orlaivio skrydžio planą, kurį ATS padalinys teikia doroti IFPS sistemai.

1.10.2.2 Teikimo vieta:

- a) Orlaivių naudotojai IFR skrydžių arba mišrių IFR/VFR skrydžių planus ir susijusius pranešimus (pvz., CHG, DLA, CNL) prieš išskridimą gali teikti tiesiogiai į IFPS turimomis priemonėmis pagal adresavimo principus, nurodytus Lietuvos AIP, [ENR-1.11](#) punkte „Skrydžio plano pranešimų adresavimas“. Jeigu minėtosios

priemonės neprieinamos, skrydžio planas ir susiję pranešimai yra teikiami ARO, esančiai išskridimo aerodrome. Skrydžio planai VFR skrydžiams arba mišrių IFR/VFR ir OAT skrydžių planai yra teikiami išskridimo aerodromo ARO pagal adresavimo principus, nurodytus Lietuvos AIP, ENR-1.11 punkte „Skrydžio plano pranešimų adresavimas“.

Tie oro erdvės naudotojai, kurie skrydžio planus teikia tiesiogiai, prisiima visišką atsakomybę už visų susijusių IFPS procedūrų laikymąsi, įskaitant ir taisyklingą pranešimų adresavimą.

- b) Kitais atvejais skrydžio planai gali būti teikiami atitinkamoms ARO, kad jos išplatintų pagal adresavimo principus, nurodytus Lietuvos AIP, ENR-1.11 punkte „Skrydžio plano pranešimų adresavimas“.
- c) Kai išskridimo aerodromas yra ne toje pačioje vietoje, kur teikiamas skrydžio planas, IFR skrydžiui FPL yra pateikiamas į IFPS, tuo metu VFR skrydžiui FPL yra perduodamas tik išskridimo aerodrome. Vėliau ARO perduoda gautą FPL visiems reikiamiems adresatams.
- d) Tuo atveju, jeigu išskridimo aerodrome nėra ARO, skrydžio planas iš anksto siunčiamas artimiausiai ARO faksu, el. paštu arba per tinklapį www.ans.lt pateikus orlaivio naudotojo kontaktinę informaciją. Kauno, Šiaulių ir Palangos ARO nedarbo valandomis, skrydžio planas yra teikiamas į Vilniaus ARO.

Vilniaus ARO	Kauno ARO	Palangos ARO	Šiaulių ARO
Tel.: +370 706 94 618 +370 706 94 620 Faks. +370 706 94 621 El.p. briefing@ans.lt	Tel. +370 706 94 363 Faks.+370 706 94 365 El.p. kaunas.brief@ans.lt	Tel. +370 706 94 110 Faks. +370 706 94 124 El.p. palanga.brief@ans.lt	Tel. +370 706 94 711 Faks. +370 41 39 81 28 El.p. siauliai.brief@ans.lt

Pateikus skrydžio planą d) punkte minėtu būdu, reikia paskambinti atitinkamai ARO ir gauti patvirtinimą, kad skrydžio planas yra gautas. Skrydžio planą, pateiktą interneto tinklapyje www.ans.lt automatiškai gaus atitinkama ARO.

3 pastaba. Jeigu yra žinoma, kad atskridimo aerodrome arba kitoje veiklos vykdymo vietoje nėra tinkamų ryšio priemonių ir nėra atsarginių antžeminio pranešimų dorojimo priemonių, rekomenduojama iš anksto pateikti FPL išskridimui iš atskridimo aerodromo arba veiklos vykdymo vietas.

1.10.2.3 Skrydžio planų teikimas tiesiogiai IFPS sistemai

Skrydžio planus ir su jais susijusius pranešimus, teikiamus tiesiogiai IFPS sistemai, tikrins IFPS sistema, kiek tai susiję su jų sintakse, formatu ir maršruto struktūra.

Apie skrydžio planų ir susijusių pranešimų (ap)dorojimą IFPS praneš pirmajam sudarytojų operacinio atsakymo pranešimuose (ORM).

MAN - pranešime yra klaidų, ir jis bus ištaisytas rankiniu būdu

REJ - pranešime yra klaidų, jo negalima ištaisyti, reikia siųsti naują taisyklingą versiją

ACK - pranešimas yra taisyklingas ir IFPS sistemos priimtas

1.10.2.4 Skrydžio planų teikimas skrydžio metu (AFIL)

AFIL yra teikiamas:

- skrydžio metu, norint gauti leidimą skristi valdomąja oro erdve, jeigu tai būtina dėl tam tikrų aplinkybių, kurios prieš skrydį pilotui nebuvo žinomos;
- VFR skrydžiui Vilniaus FIR, norint kirsti aerodromo skrydžių valdymo zoną (CTR), skrydžio metu galima pateikti sutrumpintą skrydžio planą (AFIL). Orlaiviui išskridus iš valdomosios oro erdvės, bus laikoma, kad toliau skrendama nepateikus skrydžio plano.

AFIL turi būti teikiamas ATS padaliniai, kurio atsakomybės erdvėje vykdomas skrydis.

Skrydžio metu teikiamuose skrydžio planuose pateikiamas išskridimo aerodromas arba veiklos vykdymo vieta, iš kurios prirėkus būtų galima gauti papildomą informaciją, susijusią su skrydžiu. Be to, vietoj apskaičiuotojo trinkelio patraukimo laiko, reikia pateikti pirmojo maršruto taško perskridimo laiką.

1.10.2.5 Sutrumpintas skrydžio planas (AFPL)

AFPL yra ribota informacija, teikiama telefonu prieš skrydį arba skrydžio metu, norint gauti leidimą skrydžio atkarpai arba išskristi iš valdomojo aerodromo. AFPL gali būti naudojamas, kai būtina gauti leidimą pakilti iš valdomojo aerodromo arba kirsti Vilniaus, Kauno, Palangos ar Šiaulių aerodromo skrydžių valdymo zonas (CTR). Šiuo atveju įprasta skrydžio plano forma neteikiama, ir paskirties aerodromui pranešta nebus. Orlaiviui išskridus

iš CTR ribų, bus laikoma, kad toliau skrendama be skrydžio plano. AFPL gali būti teikiamas tik skrydžiui pagal VFR ir yra teikiamas artimiausiai ARO arba FIS padaliniui.

1.10.2.6 Skrydžio plano turinys ir forma

ICAO skrydžio plano formas galima gauti ARO, nevaldomų aerodromų tarnybose ir internetu www.ans.lt. Reikia laikytis formų pildymo taisyklių.

Skrydžio plano turinys

Skrydžio planas yra pildomas, laikantis toliau nurodytų nuostatų:

1.10.2.6.1 Orlaivio atpažinimo kodas – 7 dalis

Pranešime orlaivio atpažinimo kodą sudaro mažiausiai du (2) ir ne daugiau kaip septyni (7) raidiniai skaitmeniniai ženklai, be brūkšnelių ir simbolių, kaip nurodyta toliau:

- a) Orlaivių naudojimo agentūros ICAO radiotelefono ryšio indeksas ir skrydžio kodas, kai radiotelefono ryšio šaukinį, kurį naudos orlaivis, sudaro orlaivių naudojimo agentūros ICAO radiotelefono indeksas ir skrydžio kodas,

arba registravimo valstybės arba bendri ženklai ir orlaivio registravimo ženklas, kai:

- radiotelefono ryšio šaukinį, kurį naudos orlaivis, sudaro tik šis atpažinimo kodas arba šis kodas ir prieš jį esantis orlaivių naudojimo agentūros ICAO radiotelefono indeksas;
- orlaivyje nėra radijo įrangos;
- b) karinių orlaivių naudojamas radiotelefono ryšio šaukinys;
- c) jeigu tai susiję su keliais orlaiviais, reikia nurodyti pagrindinio orlaivio arba to orlaivio, kuris kils pirmas, registravimo ženklą. Kitų orlaivių registravimo ženklai nurodomi 18 dalyje po identifikavimo grupės „REG“.

1.10.2.6.2 Skrydžių taisyklės ir skrydžio tipas – 8 dalis

Skrydžio plano 8a dalyje skrydžių taisyklės yra žymimos:

- I - jeigu planuojama, kad visas skrydis bus vykdomas pagal IFR taisykles
- V - jeigu planuojama, kad visas skrydis bus vykdomas pagal VFR taisykles
- Y - jeigu iš pradžių bus skrendama pagal IFR, vėliau skrydžio taisyklės bus keičiamos vieną ar daugiau kartų
- Z - jeigu iš pradžių bus skrendama pagal VFR, vėliau skrydžio taisyklės bus keičiamos vieną ar daugiau kartų

15 dalyje reikia nurodyti tašką arba taškus, kuriuose planuojama keisti taisykles.

VFR skrydžiai nakties metu yra žymimi įrašant „**RMK/N VFR NIGHT**“ 18 dalyje.

Skrydžio plano 8b dalyje skrydžio tipas yra žymimas:

- S** - reguliarus oro susisiekimas
- N** - nereguliaraus oro susisiekimo skrydis
- G** - bendroji aviacija
- M** - karinis (karines operacijas vykdančys orlaiviai, taip pat muitinės ir policijos orlaivių naudotojai 8b dalyje įrašo raidę „**M**“). Valstybės orlaiviai (orlaiviai, naudojami karinėse, muitinės ir policijos tarnybose), planuojantys vykdyti skrydžius RVSM oro erdvėje, skrydžio tipą pažymi raide „**M**“ (8b dalyje)
- X** - kitos, aukščiau neminėtos, kategorijos skrydis
Žymint skrydžio tipą raide „**X**“, papildomą informaciją apie planuojamą skrydį reikia pateikti skrydžio plano 18 dalyje po identifikavimo grupės „**RMK**“.

Pavyzdys:

RMK/LIC TG („touch and go“; tūpimas konvejeriu)

RMK/LIC LA („low approach“; artėjimas žemame aukštyje)

1.10.2.6.3 Orlaivių skaičius ir tipas bei valkčio turbulencijos kategorijos – 9 dalis

Jeigu keletas orlaivių planuoja atlikti grupinį skrydį, reikia nurodyti orlaivių skaičių.

Orlaivio tipas pažymimas atitinkamu, ICAO paskirtu, indeksu, remiantis ICAO dok. 8643.

Jeigu orlaiviui nebuvo paskirtas ICAO orlaivio tipo indeksas, įrašomos raidės „**ZZZZ**“, ir orlaivio tipas nurodomas 18 dalyje po identifikavimo grupės „**TYP**“.

Pavyzdys:

9 dalis: ZZZZ 18 dalis: TYP/LJ39

Jeigu grupiniame skrydyje dalyvauja ne vieno, o kelių tipų orlaiviai, įrašomas pagrindinio orlaivio arba to orlaivio, kuris kils pirmas, tipo indeksas 18 dalyje po identifikavimo grupės „TYP“.

Pavyzdys:

9 dalis: 2AN26 18 dalis: TYP/1AN26 1LJ39 arba TYP/AN26 LJ39

9 dalis: 5F15 18 dalis: TYP/2F15 3F5

Orlaivio valkčio turbulencijos kategorija yra pažymima, įrašant vieną iš šių raidžių, atskirtą įžambiu brūkšniu nuo orlaivio tipo indekso:

J (supersunkus) - orlaivio tipas, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra lygi 560 000 KG arba didesnė

H (sunkus) - orlaivio tipas, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra mažesnė negu 560 000 KG, bet didesnė negu 136 000 KG

M (vidutinis) - orlaivio tipas, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra mažesnė negu 136 000 KG, bet didesnė negu 7 000 KG

L (lengvas) - orlaivio tipas, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra lygi 7 000 KG arba mažesnė

1.10.2.6.4 Įranga – 10 dalis

Įrangos galimybės apima šiuos elementus:

- atitinkama orlaivyje esanti tinkama naudoti įranga;
- įranga ir jos atitikimas skrydžio įgulos kvalifikacijai;
- atitinkamos institucijos suteikti įgaliojimai, jei taikomi.

Reikia nurodyti radijo ryšio, navigacijos ir artėjimo tūpti pagalbinę įrangą bei įrangos galimybes, taip pat ir stebėjimo įrangą bei jos galimybes, atskirtas įstrižu brūkšniu.

Radijo ryšio, navigacijos, artėjimo tūpti pagalbinė įranga ir įrangos galimybės – 10a dalis

Radijo ryšio, navigacijos, artėjimo tūpti pagalbinė įranga ir įrangos galimybės yra žymimos:

N - jeigu orlaivyje nėra COM/NAV/artėjimo tūpti pagalbinės įrangos skrydžiui numatytu maršrutu arba ta įranga netinkama naudoti;

S - jeigu orlaivyje yra standartinė COM/NAV/artėjimo tūpti pagalbinė įranga skrydžiui numatytu maršrutu (VHF RTF, VOR ir ILS), ir ji yra tinkama naudoti;

IR/ARBA

vieną ar keletą šių raidžių, žyminčių esamą tinkamą naudoti COM/NAV/artėjimo tūpti pagalbinę įrangą ir funkcijas:

A	GBAS landing system	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV with SBAS	K	MLS
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	P1-P9	Reserved for RCP
G	GNSS (Žr. 4 pastaba)	R	PBN approved (Žr. 5 pastaba)
H	HF RTF	T	TACAN
I	Inertial Navigation	U	UHF RTF
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	V	VHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	W	RVSM approved
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4	X	MNPS approved
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	Y	VHF with 8.33 kHz channel spacing capability

J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) **Z** Other equipment carried or other capabilities (Žr. [6 pastabą](#))

J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)

4 pastaba. Įrašant raidę „G“, 18 dalyje po indekso „NAV/“ nurodomi išorinio GNSS praplėtimo tipai, jei tokių yra, ir atskiriami tarpeliu.

5 pastaba. Įrašant raidę „R“, 18 dalyje po indekso „PBN/“ nurodomi, kokie gali būti taikomi charakteristika paremtos navigacijos lygiai.

6 pastaba. Įrašant raidę „Z“, kitą esamą įrangą ar funkcijas nurodyti 18 dalyje atitinkamai po „COM/“, „NAV/“, ir/ arba „DAT/“. Išimtis, susijusias su RNAV, CPDLC ir 8.33 kHz, reikia nurodyti įrašant raidę „Z“ 10a dalyje ir atitinkamus deskriptorius į šiuos indeksus 18 dalyje, kaip aprašyta „IFPS naudotojo vadove“:

- a. įrašyti EXM833 po COM/;*
- b. atitinkamai įrašyti RNAVX arba RNAVINOP po NAV/;*
- c. įrašyti CPDLCX po DAT/.*

Stebėjimo įranga ir funkcijos – 10b dalis

ĮRAŠYTI **N** jeigu orlaivyje nėra stebėjimo įrangos skrydžiui numatytu maršrutu arba ta įranga netinkama naudoti, ARBA

ĮRAŠYTI vieną ar keletą šių deskriptorių, ne daugiau kaip 20 ženklų, orlaivyje esančiai ir tinkamai naudoti įrangai ir/arba funkcijoms apibūdinti:

SSR A ir C režimai

- A** Atsakiklis – A režimas (4 skaitmenys – 4 096 kodai)
- C** Atsakiklis – A režimas (4 skaitmenys – 4 096 kodai) ir C režimas

SSR S režimas

- E** Atsakiklis – S režimas, įskaitant orlaivio atpažinimo kodą, barometrinių aukštį ir pranešimų siuntimo ne pagal užklausą (ADS-B) funkciją
- H** Atsakiklis – S režimas, įskaitant orlaivio atpažinimo kodą, barometrinių aukštį ir patobulintą stebėjimo funkciją
- I** Atsakiklis – S režimas, įskaitant orlaivio atpažinimo kodą, bet be barometrinio aukščio funkcijos
- L** Atsakiklis – S režimas, įskaitant orlaivio atpažinimo kodą, barometrinių aukštį, pranešimų siuntimo ne pagal užklausą (ADS-B) funkciją ir patobulintą stebėjimo funkciją
- P** Atsakiklis – S režimas, įskaitant barometrinių aukštį, bet be orlaivio atpažinimo funkcijos
- S** Atsakiklis – S režimas, įskaitant barometrinių aukštį ir orlaivio atpažinimo funkciją
- X** Atsakiklis – S režimas, nėra nei orlaivio atpažinimo, nei barometrinio aukščio funkcijos

7 pastaba. Patobulinta stebėjimo funkcija tai yra galimybė orlaivio išvestus duomenis perduoti iš orlaivio per S režimo atsakiklį.

ADS-B

- B1** ADS-B su specialia 1090 MHz ADS-B „out“ funkcija
- B2** ADS-B su specialia 1090 MHz ADS-B „out“ ir „in“ funkcija
- U1** ADS-B „out“ funkcija naudojant UAT
- U2** ADS-B „out“ ir „in“ funkcija naudojant UAT
- V1** ADS-B „out“ funkcija naudojant VDL 4 režimą
- V2** ADS-B „out“ ir „in“ funkcija naudojant VDL 4 režimą

ADS-C

- D1** ADS-C su FANS 1/A funkcijomis
- G1** ADS-C su ATN funkcijomis

8 pastaba. Papildomo stebėjimo priemonės reikėtų nurodyti 18 dalyje po indekso „SUR“.

1.10.2.6.5 Išskridimo aerodromas ir apskaičiuotasis trinkelų patraukimo laikas – 13 dalis

Skrydžio plane reikia nurodyti išskridimo aerodromą (ADEP), naudojant keturių raidžių ICAO indeksą, jeigu indeksas yra žinomas.

Jeigu išskridimo aerodromui nebuvo paskirtas ICAO buvimo vietos indeksas, įrašomos raidės „**ZZZZ**“ ir išskridimo aerodromo pavadinimas ir buvimo vieta pagal artimiausią vietovę, pavaizduotą oro navigacijos žemėlapyje - ICAO 1:500 000, 18 dalyje po identifikavimo grupės „**DEP**“.

Jeigu orlaivis pakilo iš ne aerodromo, reikia įrašyti pirmąjį maršruto tašką arba ženklinamąjį radijo švyturį po „**DEP**“.

Jeigu skrydžio planas yra teikiamas skrydžio metu, vietoj išskridimo aerodromo, įrašoma raidžių grupė „**AFIL**“, ir reikia nurodyti vietą, ATC padalinį iš kurios prireikus galima gauti papildomus skrydžio plano duomenis, 18 dalyje kartu su identifikavimo grupe „**DEP**“.

Apskaičiuotasis trinkelų patraukimo laikas (EOBT) yra nurodomas keturiais skaitmenimis po išskridimo aerodromo indekso.

Skrydžio planuose, kuriuose išskridimo taškas yra nurodytas kaip AFIL, atitinkamai yra nurodomas apskaičiuotasis arba faktinis maršruto taško, nuo kurio bus taikomas skrydžio planas, perskridimo laikas.

1.10.2.6.6 Maršrutas – 15 dalis

Kreiserinis greitis – 15a dalis

Duomenys apie tikrąjį oro greitį, apskaičiuotąjį kelio greitį, jeigu tai susiję su pilotuojamais laisvaisiais oro balionais, reikalaujamą kreiserinį lygį ir planuojamą maršrutą yra nurodomi 15 dalyje.

Kreiserinį greitį galima žymėti:

Mazgais – raide **N** ir 4 skaitmenimis

Tikruoju Macho skaičiumi šimtųjų tikslumu – raide **M** ir 3 skaitmenimis

Kilometrais per valandą km/h – raide **K** ir 4 skaitmenimis

Prireikus, prie skaitmenų grupės, žyminčios greitį, pridedamas nulis „0“. Maršrute reikia nurodyti 5% ir didesnius greičio pokyčius.

Kreiserinis lygis – 15b dalis

Reikalaujamo kreiserinio lygio duomenys įrašomi po kreiserinio greičio duomenų, nepaliekant tarp jų tarpelio. Prireikus, pirmieji skaitmenys užbaigiami nuliu „0“.

Lygį galima nurodyti šiais būdais:

Skrydžio lygis, žymimas raide **F** ir trimis (3) skaitmenimis;

Absolūtus aukštis šimtais pėdų, žymima raide **A**, ir trimis (3) skaitmenimis;

Nevaldomiems VFR skrydžiams – raidėmis **VFR**, išskyrus VFR skrydžius nakties metu valdomoje oro erdvėje, kuriems teikiamos skrydžių valdymo paslaugos, arba VFR skrydžius, kuriuos planuojama vykdyti nustatytame skrydžio lygyje.

Maršrutas – 15c dalis

Duomenys apie reikiamą maršrutą įrašomi į skrydžio plano 15 dalį (Maršrutas).

Artėjimai tūpti pagal IFR, išskridimai (SID/STAR) ir skrydžiai ATS maršrutais yra žymimi tokiems maršrutams žymėti skirtais indeksais (identifikavimo kodais).

Jeigu aerodrome nėra nustatytas standartinis atskridimas/išskridimas pagal prietaisus, identifikavimo grupė „**DCT**“ įrašoma kaip pirmas ir (arba) paskutinis maršruto elementas.

Jeigu ketinama skristi maršrutu, skrydžio plane pateiktame maršrute reikia nurodyti planuojamą patekimo į tą maršrutą tašką ir išėjimo iš to maršruto tašką.

Skrydžiams, kurie vykdomi už nustatytų ATS maršrutų ribų, identifikavimo grupę „**DCT**“ (direct) reikia įrašyti tarp nurodytų taškų, pažymint skrydžio iš vieno taško į kitą tiesioginį maršrutą.

„**DCT**“ naudojimo reikia vengti, kai tai galima. Neleidžiama „**DCT**“ maršrutu kirsti Lietuvos Respublikos sienos su Rusijos Federacija ir Baltarusijos Respublika.

Skrydžiams, kurie vykdomi už nustatytų ATS maršrutų ir už Lietuvos Respublikos ribų, paprastai yra įrašomi taškai, kuriuos skiria ne didesnis kaip 30 minučių skrydžio laikas arba 200 jūrmylių nuotolis.

Pilotui, planuojančiam maršrutus IFR skrydžiams Lietuvos Respublikoje, reikia susipažinti su Integruotojo oro navigacijos informacijos komplekto (IAIP) turiniu. Be to, informacijos galima rasti ir Maršrutų prieinamumo dokumentuose (RAD).

VFR skrydžiams, kurie vykdomi į Lietuvos Respubliką, reikia nurodyti valstybės sienos kirtimo tašką, susietą su artimiausia didesne vietoje, pavaizduota oro navigacijos žemėlapyje - ICAO 1:500 000, arba navigacijos priemone, 18 dalyje po identifikavimo grupės „EET“.

Maršrutui aprašyti yra naudojami šie elementai:

- a) ATS maršrutas (nuo 2 iki 7 ženklų) – kodinis indeksas, paskirtas maršrutui arba maršruto ruožui, taip pat ir kodinis indeksas, paskirtas standartiniam išskridimo arba atskridimo maršrutui.
- b) Pagrindinis taškas (nuo 2 iki 11 ženklų) – kodinis indeksas (nuo 2 iki 5 ženklų), paskirtas taškui arba, jeigu kodinis indeksas nebuvo paskirtas, tokiu būdu:
 - Laipsniai ir minutės (11 ženklų): 4 skaitmenys, žymintys platumą laipsniais ir minutėmis (dešimtys ir vienetai), „N“ (šiaurė) arba „S“ (pietūs), 5 skaitmenys, žymintys platumą laipsniais ir minutėmis (dešimtys ir vienetai), „E“ (rytai) arba „W“ (vakarai). Prireikus, pirmieji skaičių grupės skaitmenys užbaigiami nuliu „0“.
 - Pelengas ir atstumas nuo pagrindinio taško: pagrindinio taško indeksas, pelengas nuo to taško trimis (3) skaitmenimis, žyminčiais magnetinius laipsnius, atstumas nuo to taško trimis (3) skaitmenimis, žyminčiais jūrmyle. Prireikus, pirmieji skaičių grupės skaitmenys užbaigiami nuliu „0“.
- c) Greičio arba lygio pokytis (ne daugiau kaip 21 ženklas) – taškas, kuriame planuojamas greičio pokytis (5% TAS arba 0.01 Macho skaičiaus ar didesnis) ir/arba lygio pokytis, net ir tuo atveju, kai keičiamas tik vienas iš jų.
- d) Skrydžio taisyklių keitimas (ne daugiau kaip 3 ženklai) – taškas, kuriame planuojama keisti skrydžio taisykles, tarpelis ir vienas iš šių žymėjimų:
 - VFR, jeigu IFR keičiamos į VFR
 - IFR, jeigu VFR keičiamos į IFR

Maršrutams už Lietuvos Respublikos ribų aukštėjimą kreiseriniu režimu galima žymėti ne daugiau kaip 28-iais, vienas po kito einančiais, ženklais, kaip nurodyta toliau:

Raidė „C“, įstrižas brūkšnys, taškas, kuriame planuojama pradėti aukštėjimą kreiseriniu režimu, įstrižas brūkšnys, greitis, kuriuo bus skrendama aukštėjant kreiseriniu režimu, du skrydžio lygiai, žymintys oro erdvę, kurioje bus aukštėjama kreiseriniu režimu, arba skrydžio lygis, kuriame pradedama aukštėti kreiseriniu režimu, ir žodis „PLUS“.

Pavyzdys: C/48N050W/M082F290F350 arba C/48N050W/M082F290PLUS.

Pranešimų taškas, kuriame atliekamas pokytis į operacinį oro eismą, žymimas identifikavimo grupe „OAT“. Pokytis į neoperacinį oro eismą yra žymimas identifikavimo grupe „GAT“.

Indeksas STAY maršrute

Indeksas STAY nurodo specialios, tik maršrute vykdomos, skrydžio veiklos vietą ir laiką (pvz., mokomasis skrydis, aerofotografavimo darbai, t.t.). Šis indeksas yra naudojamas tik individualiems skrydžio planams, jeigu visas skrydis yra vykdomas IFPS zonoje.

Po patekimo į oro erdvę, kurioje planuojama speciali veikla (STAY Area), taško eina identifikavimo grupė „STAY1...n“, planuojamo skrydžio veiklos trukmė, taip pat ir išskridimo iš STAY oro erdvės taškas.

Visi STAY indeksai yra numeruojami. Jeigu 15 dalyje yra tik vienas STAY indeksas, jis yra visada žymimas skaičiumi „1“. Jeigu skrydžio plane yra keletas STAY indeksų, jie yra numeruojami ne daugiau kaip iki devynių (9), po to eina įstrižas brūkšnys „/“, keturi skaitmenys, žymintys valandas ir minutes, t.y. skrydžio vykdymo STAY sąlygomis laiką.

Kaip planuojamo skrydžio tipo paaiškinimas, identifikavimo grupė „STAYINFO1...n“ yra įrašoma į 18 dalį kiekvienam STAY indeksui. STAYINFO identifikavimo grupė yra numeruojama analogiškai STAY indeksui 15 dalyje, po to eina įstrižas brūkšnys „/“ ir laisvas raidinis skaitmeninis tekstas.

Pavyzdys: 15 dalis: Maršrutas SAU STAY1/0100 SAU

18 dalis: Kita informacija STAYINFO1/CALIBRATION OF SAU

Gali būti ne daugiau kaip vienas nuoseklus STAY indeksas, susietas su tuo pačiu tašku.

1.10.2.6.7 Paskirties aerodromas, visas apskaičiuotasis praėjęs laikas (EET) ir atsarginis (-iai) paskirties aerodromas (-ai) – 16 dalis

Paskirties aerodromas, skrydžių laisvaisiais oro balionais atveju – apskaičiuota tūpimo vieta, visas EET ir bent vienas atsarginis aerodromas (bet ne daugiau kaip du) yra nurodomi taip:

Skrydžio plane nurodomas paskirties aerodromas ir atsarginiai paskirties aerodromai, naudojant buvimo vietos keturių raidžių ICAO indeksą, kai indeksas yra žinomas.

Jeigu buvimo vietos indeksai nebuvo paskirti, yra įrašomos raidės „ZZZZ“, ir 18 dalyje yra nurodomas paskirties aerodromo pavadinimas arba apskaičiuota tūpimo vieta po identifikavimo grupės „DEST/“ ir (arba) atsarginio (-ių) paskirties aerodromo (-ų) pavadinimas (-ai) ir buvimo vieta po identifikavimo grupės „ALTN/“.

Galima įrašyti ne daugiau kaip du atsarginius paskirties aerodromus.

Jeigu skrydžių laisvaisiais oro balionais atveju negalima nurodyti apskaičiuotos tūpimo vietos, yra įrašomas žodis „unknown“ po identifikavimo grupės „DEST/“.

Visą EET reikia nurodyti keturiais skaitmenimis po paskirties aerodromo indekso arba po identifikavimo grupės „ZZZZ“.

Jeigu skrydžio planas yra teikiamas skrydžio metu, reikia nurodyti visą EET, susijusį su maršruto tašku, nuo kurio ketinama pradėti taikyti skrydžio planą.

Visas apskaičiuotasis praėjęs laikas:

- Skrendant pagal IFR taisykles, tai yra apskaičiuotas būtinas laikas nuo išskridimo iki atskridimo virš paskirto, navigacijos priemonėmis nustatyto taško, nuo kurio planuojama pradėti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą arba, jeigu nėra su paskirties aerodromu susietų navigacijos priemonių, – laikas, būtinas orlaiviui atskristi virš paskirties aerodromo.
- Skrendant pagal VFR taisykles, tai yra apskaičiuotas būtinas laikas nuo orlaivio išskridimo iki jo atskridimo virš paskirties aerodromo.

1.10.2.6.8 Kita informacija – 18 dalis

Kai būtina nurodyti papildomą informaciją, susijusią su skrydžio plano 7–16 dalimis, ar kitą papildomą informaciją, ji yra įrašoma 18 dalyje naudojant šias identifikavimo grupes (šiuos indeksus).

Naudojant neįtrauktus į šią dalį indeksus, duomenys gali būti atmesti, neteisingai apdoroti arba prarasti.

Brūkšneliai ir įžambūs brūkšniai rašomi taip, kaip nurodyta toliau. Jeigu nėra papildomos informacijos, yra įrašomas nulis „0“.

Visa kita būtina informacija yra įrašoma toliau nurodyta seka, pasirinkus atitinkamą indeksą, įrašius įstrižą brūkšnį ir reikiamą informaciją.

STS/ Prižastis, dėl kurios būtinas specialus ATS padalinio dėmesys, pvz., paieškos ir gelbėjimo užduotis:

ALTRV: skrydis, kuriam rezervuotas absoliutusias aukštis;

ATFMX: skrydis, kuriam atitinkama ATS institucija patvirtino išimtį dėl ATFM priemonių;

FFR: priešgaisrinis;

FLTCK: bandomasis skrydis navigacijos priemonėms tikrinti;

HAZMAT: skrydis pavojingoms medžiagoms gabenti;

HEAD: skrydis su statusu „valstybių vadovams skraidinti“;

HOSP: gydymo įstaigų paskelbtas medicinos pagalbos skrydis;

HUM: humanitarinės pagalbos skrydis;

MARSA: skrydis, už kurio skirstymą karinių orlaivių atžvilgiu atsako karinis subjektas;

MEDEVAC: evakuavimo teikiant gyvybiškai svarbią skubią medicinos pagalbą;

NONRVSM: neturintis RVSM įrangos skrydis, planuojamas vykdyti RVSM oro erdvėje;

SAR: susijęs su paieškos ir gelbėjimo užduotimi;

STATE: skrydis teikiant paslaugas kariniams, muitinės arba policijos tikslams.

Kitos prižastys, dėl kurių būtinas specialus ATS padalinio dėmesys, žymimos po indekso „RMK/“.

PBN/ RNAV ir/arba RNP funkcijų nurodymas. Įrašyti tiek toliau nurodytų deskriptorių, kiek taikoma skrydžiui, ne daugiau 8 įrašų, t. y. iš viso ne daugiau kaip 16 ženklų.

	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/ Svarbi informacija apie navigacijos įrangą, išskyrus nurodytą „PBN/“, remiantis atitinkamos ATS institucijos reikalavimu. Nurodyti GNSS praplėtimą prie šio indekso su tarpeliu tarp vieno ar kelių praplėtimo metodų, pvz. NAV/GBAS SBAS.

COM/ Nurodyti ryšio aplikacijas ar galimybes, nenurodytas 10a dalyje. Jei tinkama, įrašoma EXM833, kaip aprašyta IFPS naudotojo vadove.

DAT/ Nurodyti duomenų aplikacijas ar galimybes, nenurodytas 10a dalyje. Jei tinkama, įrašoma CPDLCX, kaip aprašyta IFPS naudotojo vadove.

SUR/ Nurodyti stebėjimo aplikacijas ar galimybes, nenurodytas 10b dalyje.

DEP/ Išskridimo aerodromo pavadinimas ir buvimo vieta, jeigu „ZZZZ“ įrašyta 13 dalyje, arba ATS padalinys, iš kurios galima gauti papildomo skrydžio plano duomenis, jeigu „AFIL“ įrašyta 13 dalyje. Jeigu aerodromų nėra atitinkamo Oro navigacijos informacijos leidinio (AIP) sąrašė, nurodyti buvimo vietą taip: Keturi skaitmenys, žymintys platumą laipsniais, taip pat ir dešimtimis bei vienetais išreikštomis minutėmis, raidė „N“ (šiaurė) arba „S“ (pietūs), 5 skaitmenys, žymintys ilgumą laipsniais, taip pat ir dešimtimis bei vienetais išreikštomis minutėmis, raidė „E“ (rytai) arba „W“ (vakarai). Kad susidarytų reikiamas skaitmenų skaičius, prireikus, įrašomas nulis, pvz., 4620N07805W (11 ženklų).

OR, Pelengas ir atstumas nuo artimiausio pagrindinio taško:

Pažymimas pagrindinis taškas, po to pelengas nuo to taško 3 skaitmenimis, žyminčiais magnetinius laipsnius, po to atstumas nuo to taško 3 skaitmenimis, žyminčiais jūrmyle. Jeigu atitinkama institucija nustatė, kad aukštų platumų zonoms magnetinių laipsnių nuoroda yra netinkama, galima taikyti

tikruosius laipsnius. Kad susidarytų reikiamas skaitmenų skaičius, prireikus, įrašyti nulius, pvz., taškas su 180° magnetiniu pelengu 40 jūrmilių atstumu nuo VOR „KNA“ užrašomas KNA180040.

OR/ Pirmasis maršruto taškas (pavadinimas arba LAT/LONG) arba ženklinamasis radijo švyturys, jeigu orlaivis nepakilo iš aerodromo.

DEST/ Paskirties aerodromo pavadinimas ir buvimo vieta, jeigu „ZZZZ“ įrašyta 16 dalyje. Jeigu aerodromų nėra atitinkamo AIP sąraše, nurodyti buvimo vietą pagal LAT/LONG arba pelengą ir nuotolį nuo artimiausio pagrindinio taško, kaip aprašyta aukščiau prie „DEP“.

DOF/ Skrydžio data rašoma šešių skaitmenų formatu (YYMMDD, YY – metai, MM – mėnuo, DD – diena).

REG/ Orlaivio valstybinio priklausomumo ženklai, bendrieji ženklai ir registravimo ženklai, jeigu skiriasi nuo orlaivio atpažinimo kodo 7 dalyje.

EET/ Pagrindiniai taškai arba FIR ribų indeksai ir sudėtiniai apskaičiuotieji praėję laikai iki tų taškų arba FIR ribų, jeigu taip numatyta regioninėse oro navigacijos sutartyse arba numatė atitinkama institucija.

Pavyzdžiai:

EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204

SEL/ SELCAL kodas, jei orlaivyje yra atitinkama įranga.

TYP/ Orlaivio tipas (-ai), prieš kurį (kuriuos), prireikus, įrašomas orlaivių skaičius, jeigu „ZZZZ“ įrašyta 9 dalyje.

Pavyzdžiai:

9 dalis: 4ZZZZ 18 dalis: TYP/2 MORANE KA350 PA28

9 dalis: ZZZZ 18 dalis: TYP/GYROCOPTER

Tuo atveju, kai skrydis vykdomas kelių tipų orlaiviais, 9 dalyje yra nurodomas pagrindinio orlaivio arba to orlaivio, kuris kils pirmas, tipo indeksas, bei aprašomi ir visų kitų orlaivių tipai.

Pavyzdžiai:

9 dalis: 3AN26 18 dalis: TYP/1AN26 2LJ39 arba TYP/AN26 2LJ39

CODE/ Orlaivio adresas (raidinis skaitmeninis kodas iš šešių šešioliktainių ženklų), jei to reikalauja atitinkama ATS institucija. Pavyzdys: „F00001“ mažiausias orlaivio adresas specialiajame bloke, administruojamame ICAO.

RVR/ Mažiausias RVR reikalavimas, taikomas skrydžiui.

9 pastaba. Ši nuostata yra detalai aprašyta Europos regioninių papildomų procedūrų (EUR SUPPs, dok. 7030) 2 skyriuje.

DLE/ Vėlavimas maršrute arba laukimas, įrašyti pagrindinį (-ius) maršruto tašką (-us), kuriame (-iuose) numatomas vėlavimas, nurodyti vėlavimo trukmę valandomis ir minutėmis keturiais skaitmenimis (hhmm).

Pavyzdys: DLE/MDG0030

OPR/ Orlaivių naudojimo agentūros ICAO indeksas arba pavadinimas, jeigu skiriasi nuo orlaivio atpažinimo kodo 7 dalyje.

ORGN/ Skrydžio plano teikėjo 8 raidžių AFTN adresas ar kiti kontaktiniai duomenys, jeigu teikėjo negalima lengvai identifikuoti, atitinkamos ATS institucijos reikalavimu.

PER/ Orlaivio techniniai duomenys, žymimi viena raide, remiantis PANS-OPS dokumentu 8168 „The Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS, Volume I - Flight Procedures“, jei taip numatė atitinkama ATS institucija.

PPR/ Jeigu iš atitinkamos institucijos buvo gautas būtinas išankstinis leidimas (PPR), yra įrašomas jo numeris.

ALTN/ Atsarginio (-ių) paskirties aerodromo (-ų) pavadinimas (-ai), jeigu „ZZZZ“ įrašyta 16 dalyje. Jeigu aerodromų nėra atitinkamo AIP sąraše, nurodyti buvimo vietą pagal LAT/LONG arba pelengą ir nuotolį nuo artimiausio pagrindinio taško, kaip aprašyta aukščiau „DEP“.

RALT/ Keturių raidžių ICAO indeksas (-ai), žymintis (-ys) maršruto atsarginį aerodromą (-us), remiantis dok. 7910 „Location Indicators“ arba maršruto atsarginio (-ių) aerodromo (-ų) pavadinimas (-ai), jeigu indeksas nepaskirtas. Jeigu aerodromų nėra atitinkamo AIP sąraše, nurodyti buvimo vietą pagal LAT/LONG arba pelengą ir nuotolį nuo artimiausio pagrindinio taško, kaip aprašyta aukščiau prie „DEP“.

TALT/ Keturių raidžių ICAO indeksas (-ai), žymintis (-ys) atsarginį (-ius) kilimo aerodromą (-us), remiantis dok. 7910 „Location Indicators“ arba atsarginio (-ių) kilimo aerodromo (-ų) pavadinimą (-us), jeigu indeksas nepaskirtas. Jeigu aerodromų nėra atitinkamo AIP sąraše, nurodyti buvimo vietą pagal LAT/LONG arba pelengą ir nuotolį nuo artimiausio pagrindinio taško, kaip aprašyta aukščiau prie „DEP“.

RIF/ Duomenys apie maršrutą į pakeistą paskirties aerodromą, nurodant keturių raidžių ICAO vietos indeksą, žymintį aerodromo vietą. Skrydis pakeistu maršrutu, galimas gavus pakartotinį leidimą.

Pavyzdys:

RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Kitos pastabos suprantama kalba, jeigu to reikalauja atitinkama ATS institucija arba tai laikoma būtina.

RFP/ Q, po to eina skaitmuo, žymintis pateikto skrydžio plano keitimo seką.

10 pastaba. Ši nuostata yra detaliai aprašyta Europos regioninių papildomų procedūrų (EUR SUPPs, dok. 7030) 2 skyriuje.

1.10.2.6.9 Papildoma informacija – 19 dalis

Šie elementai yra naudojami kaip papildomos informacijos polaukių indeksai:

E/ degalų atsargos - įrašomi keturi skaitmenys nurodant degalų atsargas valandomis ir minutėmis

P/ visų asmenų skaičius orlaivyje (keleivių ir įgulos) arba TBN (to be notified – bus patikslinta), jeigu skrydžio plano teikimo metu visų asmenų skaičius nėra žinomas

R/ esama avarinė radijo įranga:

- raidė *U* išbraukiama, jeigu nėra UHF ryšio 243.0 MHz dažnyje
- raidė *V* išbraukiama, jeigu nėra VHF ryšio 121.5 MHz dažnyje
- raidė *E* išbraukiama, jeigu orlaivyje nėra avarinio radijo ryšio siųstuvo (ELT)

S/ išgyvenimo įrangos tipas:

- raidė *P* išbraukiama, jeigu nėra poliarinės išgyvenimo įrangos
- raidė *D* išbraukiama, jeigu nėra išgyvenimo dykumoje įrangos
- raidė *M* išbraukiama, jeigu nėra išgyvenimo jūroje įrangos
- raidė *J* išbraukiama, jeigu nėra išgyvenimo džiunglėse įrangos

J/ gelbėjimosi liemenių tipas

- raidė *L* išbraukiama, jeigu gelbėjimosi liemenė be šviesos šaltinio
- raidė *F* išbraukiama, jeigu gelbėjimosi liemenė be fluorescencinės dangos
- raidė *U* ir (arba) raidė *V* išbraukiamos, jeigu gelbėjimosi liemenėse nėra punkte „R/“ nurodytos įrangos

D/ gelbėjimosi valčių skaičius, talpa, tipas ir spalva:

- raidės *D* ir *C* išbraukiamos, jeigu valčių nėra
- raidė *C* išbraukiama, jeigu valtys nedengtos
- valčių, jeigu jų yra, spalva

A/ orlaivio spalva ir svarbūs ženklai

N/ papildoma informacija, susijusi su išgyvenimo įranga

C/ orlaivio vado pavardė

Skrydžio plano pirmojo sudarytojo vardas (reikia įrašyti skrydžio plano pirmojo sudarytojo vardą)

Oro erdvė, rezervuota papildomiems poreikiams - nurodyti, ar skrydžio planą priėmė atitinkama ATS vadovybė

1.10.2.7 Specialų statusą turintys skrydžiai

Kai vykdamas IFR/GAT skrydžius ar jų dalį yra būtinas ypatingas ATS padalinio dėmesys, specialius poreikius galima nurodyti naudojant polaukio indeksą STS.

Jeigu skrydžiams, kurių statusas yra STS/STATE arba HEAD, būtinas papildomas skirstymas, tai yra aiškiai nurodoma 18 dalyje „RMK“.

Skrydžiams, kurių statusas pažymėtas šiais STS indeksais, taiko išimtis, susijusias su ATFCM priemonėmis:

- **STS/SAR** susijęs su paieškos ir gelbėjimo užduotimi
- **STS/HEAD** skrydis su statusu „valstybių vadovams skraidinti“
- **STS/ATFMX** skrydis, kuriam atitinkama ATS institucija patvirtino išimtį dėl ATFM priemonių
- **STS/MEDEVAC** evakuavimo teikiant gyvybiškai svarbią skubią medicinos pagalbą
- **STS/FFR** priešgaisrinis

1.10.2.8 Leidimas specialiems skrydžiams

Specialų pobūdį turintiems skrydžiams tokiems, kaip žvalgomieji skrydžiai ar skrydžiai mokslinio tyrimo tikslais, gali būti taikomos išimties, susijusios su oro erdvės naudotojams taikomais apribojimais.

Prašymus specialiesiems skrydžiams reikia siųsti taip, kad jie būtų gauti nors prieš savaitę iki numatyto skrydžio:

Skrydžių srautų planavimo ir duomenų dorojimo skyrius (ATFPDPD)
 Rodūnios kelias 2
 02188 Vilnius, Lietuva
 Phone: +370 706 94 608
 +370 706 94 609
 Fax: +370 706 94 611
 Email: fmp@ans.lt

1.10.2.9 Pateiktojo skrydžio plano (pa)keitimai

Apie visus skrydžio plano, pateikto planuojant atlikti IFR skrydį arba valdomąjį VFR skrydį, pakeitimus, taip pat apie svarbius pateikto nevaldomojo VFR skrydžio plano pakeitimus reikia kuo skubiau pranešti atitinkamam ATS padaliniiui.

Jeigu IFR skrydis vėluoja išskristi daugiau negu 15 minučių nuo apskaičiuoto trinkelio patraukimo laiko (išskyrus tuo atveju, kai IFR skrydis turi paskirtą laiko intervalą SLOT) arba jeigu VFR skrydis, kuriam buvo pateiktas skrydžio planas, vėluoja išskristi daugiau negu 30 minučių, skrydžio planas yra keičiamas arba, atšaukus ankstesnį, yra teikiamas naujas skrydžio planas. Pakeistas skrydžio planas su identišku šaukiniu yra perduodamas praėjus bent 5 minutėms po CNL pranešimo išsiuntimo.

11 pastaba. Jeigu apie valdomojo skrydžio vėlavimą išskristi nebus tinkamai pranešta, atitinkami skrydžio plano duomenys gali būti nebeprieinami ATS padaliniiui. Kai galiausiai bus prašoma leidimo, tai gali tapti dar didesnio vėlavimo priežastimi.

12 pastaba. Jeigu apie nevaldomojo VFR skrydžio vėlavimą išskristi (arba atšaukimą) nebus tinkamai pranešta, gali būti inicijuoti aliarmo skelbimo arba paieškos ir gelbėjimo veiksmai, kai skrydžiui nepavyks pasiekti paskirties aerodromo per 30 minučių nuo esamo ETA.

Atšaukus skrydį, kuriam buvo pateiktas skrydžio planas, yra nedelsiant pranešama atitinkamam ATS padaliniiui. Apie valdomojo skrydžio turimojo skrydžio plano keitimą skrydžio metu pranešama arba prašoma jį keisti, remiantis ICAO 2 priedo 3.6.2 punkto nuostatomis (Skrydžio plano laikymasis).

Į svarbius nevaldomojo VFR skrydžio plano pakeitimus įeina degalų atsargų, orlaivyje esančių visų asmenų skaičiaus pokyčiai ir 30 minučių arba didesnis apskaičiuotojo laiko pokytis.

1.10.2.10 Skrydžio plano uždarymas

- a) Skrydžio, kuriam buvo pateiktas skrydžio planas, apimantis visą skrydį arba likusią skrydžio į paskirties aerodromą dalį, įgula kuo skubiau po nutūpimo praneša apie atskridimą asmeniškai radiotelefono ryšiu, duomenų perdavimo būdu atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniiui atskridimo aerodrome. Nebūtina pateikti pranešimą apie atskridimą nutūpus aerodrome, kuriame yra teikiamos oro eismo paslaugos, išskyrus atvejus kai to paprašo ATS padalinys.
- b) Jeigu skrydžio planas buvo pateiktas ne likusiai skrydžio į paskirties aerodromą daliai, bet kitai skrydžio daliai, prireikus, jis yra uždaromas, perduodant pranešimą atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniiui.

13 pastaba. Sutrumpintas skrydžio planas (AFPL) turi būti uždarytas, kai orlaivis išskrido iš CTR.

- c) Jeigu atskridimo aerodrome arba veiklos vykdymo vietoje nėra oro eismo paslaugų teikimo padalinio, prireikus, pranešimas apie atskridimą kuo skubiau po nutūpimo ir greičiausiomis esamomis priemonėmis yra perduodamas artimiausiam oro eismo paslaugų teikimo padaliniiui:
 Phone: +370 706 94 599 (Vilnius ACC)
 +370 706 94 367 (Kaunas APP/TWR)
 +370 706 94 111 (Palanga APP/TWR)
 +370 41 39 81 30 (Šiauliai TWR)

14 pastaba. Jeigu per 30 minučių po nutūpimo nebus gautas pranešimas apie skrydžio plano uždarymą, bus pradėti paieškos ir gelbėjimo darbai.

- d) Jeigu yra žinoma, kad atskridimo aerodrome ar veiklos vykdymo vietoje nėra tinkamų ryšio priemonių ir nėra atsarginių atskridimo pranešimų antžeminio dorojimo priemonių, yra atliekami šie veiksmai. Prieš patūpimą orlaivis, jei tikslinga, perduoda atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniiui pranešimą, panašų į atskridimo pranešimą, jeigu toks pranešimas yra būtinas. Paprastai pranešimas yra perduodamas aviacijos stočiai, aptarnaujančiai oro eismo paslaugų teikimo padalinį, atsakingą už skrydžių informacijos regioną, kuriame naudojamas orlaivis.
- e) Atskridimo pranešimuose turi būti ši informacija:

- orlaivio atpažinimo kodas;
- išskridimo aerodromas arba veiklos vykdymo vieta;
- paskirties aerodromas arba veiklos vykdymo vieta (tik pakeisto nutūpimo atveju);
- atskridimo aerodromas arba veiklos vykdymo vieta;
- atskridimo laikas.

1.10.3 KARTOTINIŲ SKRYDŽIŲ PLANŲ SISTEMA

Procedūros, susijusios su kartotiniaisiais skrydžių planais (RPL) atitinka ICAO dok. 7030 (Europos regioninių papildomų procedūrų) 1 dalies 2.1 punktą, dok. 4444 (Skrydžių ir oro eismo paslaugų teikimo taisyklių PANS-RAC) II dalies 8.4 punktą ir Eurokontrolės vadovą.

Orlaivių naudotojai, kurie naudojami kartotiniaisiais skrydžių planais (RPLs), užtikrina, kad RPL duomenys, susiję su skrydžiais į/iš Vilniaus FIR ir jo perskridimu, būtų pateikti NM RPL grupei.

Pageidautina, kad elektroninio formato RPL rinkmenos būtų siunčiamos elektroniniu paštu, arba jų popierinė versija – per SITA arba paštu.

Pašto adresas:

EUROCONTROL DNM
IFPU1 NM RPL Team
Rue de la Fusee, 96
B-1130 Brussels
BELGIUM
SITA: BRUER7X
Fax: + 32 2 729 9042
Email: rpl@eurocontrol.int

IFPS vadovą galima rasti Eurokontrolės interneto tinklapyje:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf>

Orlaivių naudotojai dėl paaiškinimo ar kitų klausimų gali susisiekti su RPL administratoriumi:

Email: fdorpls@eurocontrol.int
Phone: +32 2 729 9847

1.10.4 ICAO SKRYDŽIO PLANO FORMA

ICAO skrydžio plano formą galima rasti valstybės įmonės „Oro navigacija“ interneto tinklapyje: <http://www.ans.lt/en/for-aviation-community/flight-plan/>

SPECIALUSIS TUŠČIAS PUSLAPIS