

A I C

A02 / 12
01 AUG 2012

**INFORMATION ON THE IMPLEMENTATION OF THE NEW FLIGHT PLAN
REQUIREMENTS – ICAO 2012 FPL**

INTRODUCTION

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has agreed to make changes to the content and format of the ICAO flight plan form (FPL). These changes become globally applicable on 15 November 2012, although many States will accept the NEW format prior to that date. Coincident with these changes **Romania** is amending its flight planning requirements.

PRESENT refers to the current ICAO flight planning provisions, which will no longer be applicable after 15 November 2012.

NEW refers to the ICAO flight planning provisions, as detailed in Amendment 1 to the *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444), 15th Edition. These provisions become globally applicable from 15 November 2012.

REQUIREMENT

For flights operating within **Bucharest FIR** the following shall apply.

Beginning **12 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for Instrument Flight Rules (IFR) flights, or for flights where a portion of the flight will be completed under IFR, should be filed using the NEW content and format. Please note that **Romania** uses the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) service therefore flight plans for IFR flights, or flights operating as partial IFR, and intending to operate within **Romanian airspace** are to be filed using IFPS.

Beginning **12 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for Visual Flight Rules (VFR) flights should be filed using the NEW content and format.

Flight plans filed using the PRESENT content and format will continue to be accepted until **0000 UTC on 15 November 2012**.

IFR or VFR flight plans using the PRESENT content and format, which are filed after 15 November 2012 0000 UTC, will not be accepted. Attachment A to this AIC shows the indications within a flight plan that will be used to identify its format as either NEW or PRESENT.

As of **15 November 2012 at 0000 UTC**, **Romania** will accept VFR flight plans filed up to **120** hours in advance of the Estimated Off-Block Time (EOBT).

GUIDANCE

If any portion of a flight is planned to take place, or may possibly take place, after 0000 UTC on 15 November 2012, operators are strongly encouraged to file the applicable flight plan using the NEW content and format. Repetitive Flight Plans (RPLs) for the 2012/2013 winter season should be submitted using the NEW content and format. An RPL with a validity period that extends beyond 15 November 2012 will not be accepted in PRESENT format.

INFORMAȚII PRIVIND IMPLEMENTAREA NOILOR CERINȚE PLAN DE ZBOR - ICAO 2012 FPL

Introducere

Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a efectuat modificări la conținutul și formatul formularului planul de zbor OACI (FPL). Deși multe dintre state vor accepta noul format înainte de data de 15 noiembrie 2012, aceste schimbări devin aplicabile la nivel global începând cu această dată. Astfel, cerințele referitoare la planul de zbor se modifică și în România.

Termenul PREZENT se referă la actualele cerințe OACI privind planul de zbor, cerințe care nu vor mai fi aplicabile după 15 noiembrie 2012.

Termenul NOU se referă la cerințele OACI privind planul de zbor, așa cum sunt acestea prezentate în Amendamentul 1 la Procedurile de Servicii de Navigație Aeriană - Managementul Traficului Aerian (PANS-ATM, Doc. 4444), ediția a 15-a. Aceste cerințe devin aplicabile la nivel global începând cu data de 15 noiembrie 2012.

Cerințe

Pentru zborurile operate în FIR București se vor aplica următoarele cerințe:

Începând cu data de 12 noiembrie 2012, ora 0000 UTC, toate planurile de zbor pentru zborurile efectuate în conformitate cu regulile IFR și pentru zborurile unde doar o porțiune a zborului va fi realizată în conformitate cu regulile IFR, ar trebui să fie depuse utilizând noul conținut și format.

Vă rugăm să rețineți că România utilizează Sistemului Integrat de Procesare Inițială a Planurilor de Zbor (IFPS) și prin urmare planurile de zbor pentru zborurile efectuate în conformitate cu regulile IFR și pentru zborurile unde doar o porțiune a zborului va fi realizată în conformitate cu regulile IFR, zboruri care se intenționează a fi operate în spațiul aerian românesc, trebuie să fie depuse prin IFPS.

Începând cu 12 noiembrie 2012, ora 0000 UTC, toate planurile de zbor pentru zborurile efectuate în conformitate cu regulile VFR ar trebui să fie depuse utilizând noul conținut și format.

Planurile de zbor care utilizează conținutul și formatul PREZENT vor continua să fie acceptate până la ora 0000 UTC a datei de 15 noiembrie 2012.

Planurile de zbor IFR sau VFR depuse după data de 15 noiembrie 2012, ora 0000 UTC, pentru care se utilizează conținutul și formatul PREZENT, nu vor fi acceptate. Anexa A la prezentul AIC prezintă elementele din planul de zbor care vor fi utilizate pentru a identifica formatul ca NOU sau PREZENT.

Începând din 15 noiembrie 2012, ora 0000 UTC, România va accepta ca planurile de zbor VFR să poată fi depuse cu până la 120 de ore în avans față de ora estimată de punere în mișcare (EOBT).

Îndrumar

În cazul în care o porțiune a unui zbor este planificată să aibă loc, sau poate avea loc după ora 0000 UTC a datei de 15 noiembrie 2012, operatorilor de aeronave li se solicită să depună planul de zbor folosind conținutul și formatul NOU.

Planurile de zbor repetitive (RPL) pentru sezonul de iarnă 2012/2013 trebuie să fie depuse utilizând conținutul și formatul NOU. Un RPL a cărui perioadă de valabilitate se extinde dincolo de 15 noiembrie 2012 nu va fi acceptat în format PREZENT.

During the transition period (prior to 15 November 2012) operators are responsible for transmitting the appropriate flight plan content and format accepted by the Air Navigation Services Providers (ANSP) that will provide services in the airspace where the flight will take place. To obtain this information reference may be made to the ICAO Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) website (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>). The applicable Aeronautical Information Publications (AIP) should be consulted for the official notifications provided by States.

Operators are encouraged to use the IFPS Validation (IFPUV) Application (see Attachment B), provided by EUROCONTROL, to test the validity of their flight plans well in advance of 15 November 2012.

Romania is within the IFPS area. All flight plans for IFR flights, or where a portion of the flight will be carried out under IFR, are to be submitted to IFPS. The following schedule is applicable to the IFPS transition from PRESENT to NEW flight plans:

IFPS accepts today IFR flight plans (or portions thereof) filed in NEW format

As of 15 November 2012 0000 UTC, IFPS will no longer accept flight plans filed in PRESENT format.

Flights with a date of flight (DOF) between 12 and 16 November 2012 cannot be submitted more than 24 hours in advance of the Estimated Off Block Time (EOBT).

As of 15 November 2012 0000 UTC, IFPS will resume accepting flight plans filed more than 24 hours in advance of the EOBT. Please note that flight plans filed more than 120 hours in advance of the EOBT will not be accepted.

Operators are reminded that IFPS cannot be used to submit flight plans operated entirely as VFR to **Romania**.

Reference should be made to the IFPS User Manual for all details concerning IFPS operational procedures and processes. The manual is available via the Network Manager web site under 'Library'. (http://www.cfm.eucontrol.int/cfm/public/subsite_homepage/homepage.html).

Operators are strongly encouraged to always include the Date of Flight (DOF) in Item 18 of the flight plan. It is mandatory to include DOF if the flight plan is filed more than 24 hours in advance of the EOBT.

Operators should note the changed intention of Item 10 of the FPL. Under the NEW provisions, Item 10 indicates equipment and capabilities. Capability is comprised of three elements:

- a) presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;
- b) equipment and capabilities commensurate with flight crew qualification; and
- c) where applicable, authorization from the appropriate authority.

Attachment C to this Aeronautical Information Circular describes the changes to the ICAO FPL content and format in detail. The amendment to the ICAO flight planning provisions is available on the ICAO European and North Atlantic website (www.paris.icao.int) by following the links to "Other Meetings, Seminars & Workshops", then to "FPL 2012 ICAO EUR Region Plan" and then to "Documentation related to FPL 2012 Amendment". All documentation related to the IFPS implementation of these changes is available on the EUROCONTROL CFMU website (www.cfm.eucontrol.int) by following the link to "ICAO 2012 FPL".

În timpul perioadei de tranziție (înainte de 15 noiembrie 2012) operatorii de aeronave sunt responsabili pentru transmiterea planului de zbor utilizând formatul corespunzător acceptat de către furnizorii de servicii de navigație aeriană (ANSP) care furnizează servicii în spațiul aerian în care zborul va avea loc. Pentru a obține asemenea informații se poate accesa Sistemului de Urmărire a Implementării Planului de Zbor OACI (FITS), la adresa web <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>. Pentru notificările oficiale furnizate de către state ar trebui să fie consultate Publicațiile de Informare Aeronautică (AIP) aplicabile.

Pentru a testa validitatea planurilor de zbor, operatorii de aeronave sunt încurajați să folosească cu suficient timp în avans sistemul de validare al IFPS (IFPUV) furnizat de EUROCONTROL (a se vedea Anexa B).

România este în zona IFPS. Toate planurile de zbor pentru zborurile efectuate în conformitate cu regulile IFR și pentru zborurile unde doar o porțiune a zborului va fi realizată în conformitate cu regulile IFR, se vor transmite la IFPS.

Pentru perioada de tranziție de la PREZENT la NOU, IFPS va aplica următorul program:

În prezent IFPS acceptă planuri de zbor IFR (sau care conțin o porțiune IFR) în format NOU.

Începând cu data de 15 noiembrie 2012, ora 00:00 UTC, IFPS nu va mai accepta planuri de zbor IFR (sau care conțin o porțiune IFR) în format PREZENT.

Pentru zborurile având o dată a zborului (DOF) cuprinsă între 12 și 16 noiembrie 2012, planurile de zbor nu vor putea fi transmise cu mai mult de 24 de ore în avans față de ora estimată de punere în mișcare (EOBT).

Începând din data de 15 noiembrie 2012, 0000 UTC, IFPS va reîncepe să accepte planurile de zbor depuse mai mult de 24 de ore înainte de EOBT. Planurile de zbor depuse mai mult de 120 de ore înainte de EOBT nu vor fi acceptate.

Operatorilor de aeronave li se reamintește faptul că IFPS nu poate fi utilizat pentru a depune în România planuri de zbor pentru zboruri operate în întregime în conformitate cu regulile VFR.

Pentru a obține toate detaliile referitoare la procedurile și procesele operaționale ale IFPS trebuie să consultați Manualul de utilizare al IFPS. Manualul este disponibil la secțiunea „Library” de pe site-ul:

(http://www.cfm.eucontrol.int/cfm/public/subsite_homepage/homepage.html).

Operatorii de aeronave sunt încurajați ca întotdeauna să includă data zborului (DOF) în Câmpul 18 al planului de zbor. În cazul în care planul de zbor este depus cu mai mult de 24 de ore înainte de EOBT, este obligatoriu a se preciza data zborului (DOF).

Operatorii de aeronave trebuie să cunoască faptul că, în conformitate cu noile cerințe, semnificația câmpului 10 FPL este diferită. În conformitate cu acestea, câmpul 10 reprezintă echipament și capacități. Termenul capacități are următoarea semnificație:

- a) prezența echipamentului corespunzător, în stare de funcționare, la bordul aeronavei;
- b) echipamentul și capacitățile sunt corespunzătoare calificărilor echipajului; și
- c) atunci când este aplicabil, autorizarea de către autoritatea corespunzătoare.

Anexa C a prezentei Circulare de Informare Aeronautică descrie modificările la noul conținut și format al planului de zbor OACI.

Amendamentul la Procedurile de Servicii de Navigație Aeriană - Managementul Traficului Aerian (PANS-ATM, Doc. 4444), ediția a 15-a, este disponibil pe site-ul ICAO EUR/NAT (www.paris.icao.int), la secțiunea „Other Meetings, Seminars & Workshops” / “FPL 2012 ICAO EUR Region Plan” / “Documentation related to FPL 2012 Amendment”. Toată documentația referitoare la modul de implementare a noilor cerințe plan de zbor de către IFPS este disponibilă pe site-ul EUROCONTROL / CFMU (www.cfm.eucontrol.int), secțiunea „ICAO 2012 FPL”.

AIC Attachment A – Indications of NEW and PRESENT formats

A flight plan is deemed to be PRESENT format if it contains any of the following indications:

- a) In Field 10a : J, M;
- b) In Field 10b : D;
- c) In STS/ : ATFMEXEMPTAPPROVED, free text i.e. any indication other than those specified;
- d) In PER/ : Indications other than A, B, C, D, E, H

A flight plan is deemed to be NEW format if it contains any of the following indications:

- a) In Field 10a : E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9;
- b) In Field 10b : E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1;
- c) In Item 18 : PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED
Note: EUR/PROTECTED is to be used only within the IFPS Zone
- d) In STS/ : ATFMX
- e) In DAT/ : characters other than S, H, V, M
- f) A CHG, CNL, DLA, DEP messages containing Field 18 with more than just DOF/

If a flight plan contains none of the indications above it qualifies as both NEW and PRESENT and will be treated accordingly

Anexa A – Informații specifice formatelor NOU și PREZENT

Următoarele informații indică un plan de zbor în format PREZENT.

- a) În câmpul 10a: J, M;
- b) În câmpul 10b: D;
- c) În subcâmpul STS/: ATFMEXEMPTAPPROVED, text în limbaj clar - de exemplu alți indicatori decât cei specificați
- d) În subcâmpul PER/: Alți indicatori decât A, B, C, D, E, H

Următoarele informații indică un plan de zbor în format NOU.

- a) În câmpul 10a: E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9.
- b) În câmpul 10b: E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1.
- c) În câmpul 18: PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED.
Notă: EUR/PROTECTED se utilizează doar în zona IFPS
- d) În subcâmpul STS/: ATFMX
- e) În subcâmpul DAT/: alte caractere decât S, H, V, M
- f) Mesajele CHG, CNL, DLA, DEP conținând în Câmpul 18 și alte informații decât DOF/.

Un plan de zbor este considerat atât NOU cât și PREZENT dacă acesta nu conține nici una din informațiile prezentate mai sus și va fi gestionat corespunzător.

AIC Attachment B – IFPS Validation System

The IFPUV Application will detect whether a test flight plan contains NEW content and format and will highlight any syntax errors which are detected. It is important to note that the IFPUV Application can be used to syntax check any flight plan, whether or not any portion of the route is within the IFPS Zone (IFPZ). The IFPUV Application can also be used to syntax check flight plans for VFR flights.

The IFPUV Application will first check the syntax of the flight plan, and then will check whether the flight plan is entirely VFR and whether any portion of the route is within the IFPZ. If the entire flight plan is VFR or if no part of the route is within the IFPZ, the following error message will be sent in return:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

If this is the only error message sent in return, the IFPUV Application has not detected any syntax errors.

If a syntax error is detected, the specific flight plan Item or Items will be highlighted and a description of the error or errors will be provided.

The IFPUV Application is available on the EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) website (www.cfm.eurocontrol.int), via the link to “CFMU NOP – Public”. After ensuring that the “TACTICAL” tab is selected, users should select the “IFPUV – Flight Planning” link. Test flight plans can be checked, as described above, using the “IFPUV – Free Text Editor”. Test flight plans are input and submitted one at a time.

Anexa B – Sistemul de validare al IFPS (IFPUV)

Aplicația IFPUV va detecta dacă planul de zbor testat utilizează formatul și conținutul NOU și va prezenta erorile de sintaxă detectate. Este important de remarcat că aplicația IFPUV poate fi folosită pentru a verifica sintaxa oricărui plan de zbor, indiferent dacă ruta este sau nu în zona IFPS (IFPZ). De asemenea, aplicația IFPUV poate fi folosită pentru a verifica sintaxa planurilor de zbor VFR.

Aplicația IFPUV va verifica mai întâi sintaxa planului de zbor, iar mai apoi va verifica dacă planul de zbor este în totalitate VFR sau dacă există o parte a rutei în cadrul IFPZ. În cazul în care tot zborul este VFR sau în cazul în care nici o parte a rutei nu este în IFPZ, se va prezenta următorul mesaj de eroare:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

Dacă acesta este singurul mesaj de eroare trimis, aplicația IFPUV nu a detectat erori de sintaxă.

În cazul în care se detectează o eroare de sintaxă, câmpul sau câmpurile care conțin erori vor fi evidențiate și o descriere a erorii sau a erorilor va fi furnizată.

Aplicația IFPUV este disponibilă pe site-ul EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) la adresa www.cfm.eurocontrol.int, accesând secțiunea "CFMU NOP – Public". După ce vă asigurați că situația selectată este "TACTICAL", accesați link-ul "IFPUV – Flight Planning". Planurile de zbor se pot verifica prin utilizarea "IFPUV – Free Text Editor". Aplicația nu permite ca de la o poziție să fie testate mai multe planuri de zbor în mod simultan.

AIC Attachment C– Detailed description of changes to ICAO FPL content and format

The ICAO provisions have been amended to specify that flight plans may not be filed more than 120 hours in advance of the EOBT.

When it is necessary to delay a flight over the midnight period, thereby changing the DOF, it is recommended to use a CHG message indicating the modification to both Field 13 (including EOBT) and Field 18 (including DOF). It should be noted that when modifying a field the data for the complete field must be provided and not just the modified elements, this is particularly significant for modifications to Field 18.

Air Traffic Services (ATS) data systems may impose constraints on information in flight plans. Significant constraints are to be notified in Aeronautical Information Publications (AIP).

The changes made to specific FPL Items are as follows:

Item 7 – Aircraft Identification – the explanation of this provision has been clarified to specify that the aircraft identification cannot exceed 7 alphanumeric characters and is not to include hyphens or symbols. No other changes have been made to the provision.

Item 8 – Flight Rules and Type of Flight – the explanation of the provision related to indicating flight rules has been clarified. It has also been clarified that it must be specified in Item 15 (Route) the point or points at which a change in flight rules is planned. Additional text has been added to highlight that the status of the flight is to be denoted in Item 18 following the STS indicator, using one of the defined descriptors, or that other reasons for specific handling by ATS are to be denoted in Item 18 following the RMK indicator. No other changes have been made to the provision.

Item 10 – Equipment and Capabilities – numerous changes have been made to this provision. It is important to note that Item 10 now also indicates capabilities, which consists of three elements: presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft; equipment and capabilities commensurate with crew qualifications; and, where applicable, authorization from the appropriate authority.

The following provisions are applicable to Item 10a (Radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities):

INSERT one letter as follows:

N if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable,

OR S if standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable (see Note 1),

AND/OR

INSERT one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

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 (See Note 2)		
H	HF RTF	R	PBN approved (see Note 4)

Anexa C – Descrierea detaliată a modificărilor aduse conținutului și formatului FPL OACI

Cerințele OACI au fost amendate pentru a indica faptul că planurile de zbor nu pot fi transmise cu mai mult de 120 de ore în avans față de EOBT.

Atunci când este necesară întârzierea unui zbor după miezul nopții, atrăgând astfel modificarea DOF, se recomandă să se utilizeze un mesaj CHG care să conțină modificarea atât în câmpul 13 (inclusiv EOBT) cât și în câmpul 18 (inclusiv DOF). La modificarea datelor dintr-un câmp se va avea în vedere că întreg câmpul trebuie completat, nu doar elementele modificate. Aceasta cerință este semnificativă în special la modificările din Câmpul 18.

Sistemele ATS pot impune limitări asupra informațiilor incluse într-un plan de zbor. Limitările semnificative sunt publicate în Publicația de Informare Aeronautică (AIP).

Modificările efectuate la Câmpurile FPL sunt următoarele:

Câmpul 7 – Identificarea Aeronavei – Cerința a fost detaliată pentru a preciza că identificarea aeronavei nu poate depăși 7 caractere alfanumerice și nu se va include cratimă sau simboluri. Nici o altă modificare nu a fost efectuată.

Câmpul 8 – Reguli după care se execută zborul și tipul zborului – Explicațiile privind prevederile despre indicarea regulilor de zbor au fost clarificate. De asemenea, a fost clarificat faptul că punctul sau punctele în care este planificată o schimbare a regulilor după care se execută zborul trebuie să fie precizate în Câmpul 15 (Ruta). O altă modificare este aceea că orice motiv de tratare specială a zborului trebuie precizat după indicatorul STS/ în Câmpul 18, sau, atunci când este necesar, alte motive de tratare specială a zborului de către ATS trebuie indicate prin utilizarea indicatorului RMK în Câmpul 18. Nici o altă modificare nu a fost efectuată.

Câmpul 10 – Echipament și Capabilități – În cadrul acestui Câmp au fost efectuate numeroase modificări. Este important de remarcat faptul că noile cerințe pentru Câmpul 10 includ și capabilități care semnifică: prezența echipamentului corespunzător, în stare de funcționare, la bordul aeronavei; echipamentul și capabilitățile sunt corespunzătoare calificărilor echipajului; și atunci când este aplicabil, autorizarea de către autoritatea corespunzătoare.

Următoarele cerințe sunt aplicabile pentru Câmpul 10a (Echipament și capabilități de radiocomunicații, de navigație și de apropiere):

INSERAȚI una sau mai multe litere după cum urmează:

N – când la bordul aeronavei lipsește echipamentul de radiocomunicații, de navigație și de apropiere corespunzător rutei de urmat sau când acest echipament este scos din funcțiune;

SAU S – când la bordul aeronavei există în funcțiune echipamentul de radiocomunicații, de navigație și de apropiere corespunzător rutei de urmat (vezi Nota 1),

ȘI/SAU

INSERAȚI una sau mai multe dintre următoarele literele, pentru a indica echipamentul și capabilitățile disponibile de radiocomunicații, de navigație și de apropiere, aflate în stare de funcționare:

A	Sistem de aterizare GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV cu 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	Rezervat pentru RCP
G	GNSS (vezi Nota 2)		
H	HF RTF	R	aprobat PBN (vezi Nota 4)

I	Inertial Navigation	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (See Note 3)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4	W	RVSM approved
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	X	MNPS approved
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF with 8.33 kHz channel spacing capability
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Other equipment carried or other capabilities (see Note 5)

Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Note 1.— If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the appropriate ATS authority.

Note 2.— If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space.

Note 3.— See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.

Note 4.— If the letter R is used, the performance based navigation levels that can be met are specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613).

Note 5.— If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/ , NAV/ and/or DAT, as appropriate. Exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33 kHz are to be indicated by inserting the letter Z in Item 10a and then inserting the appropriate descriptors in the following indicators in Item 18 as detailed in the IFPS Users Manual and Romanian AIP:

- a) insert EXM833 following COM/;*
- b) insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate following NAV/;*
- c) insert CPDLCX following DAT/.*

Note 6.— Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.

The following provisions are applicable to Item 10b (Surveillance equipment and capabilities):

INSERT N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable,
OR

INSERT one or more of the following descriptors, to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

SSR Modes A and C

- A Transponder — Mode A (4 digits — 4 096 codes)
- C Transponder — Mode A (4 digits — 4 096 codes) and Mode C

SSR Mode S

- E Transponder — Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability
- H Transponder — Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability
- I Transponder — Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability

I	Navigație inerțială	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2(vezi Nota 3)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4	W	aprobat RVSM
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	X	aprobat MNPS
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF cu capabilitate de ecart a canalelor de 8.33 kHz
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	alt echipament sau alte capabilități ce se găsesc la bord (vezi Nota 5)

Orice caractere alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

Nota 1 – Dacă se utilizează litera S, se consideră că echipamentul standard este compus din: VHF RTF, VOR și ILS, cu excepția cazurilor în care autoritatea ATS competentă a stabilit altă combinație.

Nota 2 – Dacă se utilizează litera G, tipurile de augmentare externă GNSS, dacă există, trebuie specificate în Câmpul 18 după indicatorul NAV/ și separate printr-un spațiu.

Nota 3 – Vezi cerințele de interoperabilitate din standardul RTCA/EUROCAE pentru ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) privind autorizările ATC prin servicii data link și informațiile/managementul comunicațiilor ATC/ verificarea microfoanelor ATC.

Nota 4 – Dacă se utilizează litera R, nivelurile de navigație bazate pe performanță care sunt îndeplinite trebuie specificate în Câmpul 18 după indicatorul PBN/. Material de îndrumare privind aplicarea navigației bazate pe performanță la un anumit segment de rută sau anumite zone utilizate, este conținut în Manualul Navigației Bazate pe Performanță (Doc. 9613).

Nota 5 – Dacă se utilizează litera Z, echipamentul sau capabilitățile transportate, trebuie să fie specificate în câmpul 18 precedat de COM/, NAV/ și/sau DAT/, după caz. Excepțiile pentru RNAV, CPDLC și 8.33kHz vor fi indicate prin inserarea literei Z în Câmpul 10a și apoi prin inserarea descriptorilor corespunzători în următorii indicatori din Câmpul 18, așa cum este precizat în Manualul de utilizare al IFPS și în AIP România:

- inseși EXM833 după indicatorul COM/;
- inseși RNAVX sau RNAVINOP, după caz, după indicatorul NAV/;
- inseși CPDLCX după indicatorul DAT/.

Nota 6 – Informațiile privind capabilitățile de navigație sunt furnizate unităților ATC în scopul autorizării și indicării rutei de zbor.

Următoarele cerințe sunt aplicabile pentru Câmpul 10b (Echipament și capabilități de supraveghere):

INSERAȚI N când echipamentul de supraveghere corespunzător rutei ce va fi utilizată lipsește de la bordul aeronavei, sau echipamentul este inutilizabil.

SAU

INSERAȚI unul sau mai mulți dintre următorii descriptori, utilizând până la 20 de caractere, pentru a descrie echipamentul și/sau capabilitățile de supraveghere în funcțiune aflate la bordul aeronavei:

Modurile A și C ale SSR:

- A Transponder - Mod A (4 cifre — 4096 coduri)
- C Transponder - Mod A (4 cifre — 4096 coduri) și Mod C

Modul S SSR

- E Transponder - Mod S, incluzând identificarea aeronavei, presiune-altitudine și capabilitate mărită a benzii de emisie (ADSB)
- H Transponder - Mod S, incluzând identificarea aeronavei, presiune-altitudine și capabilitate sporită de supraveghere
- I Transponder - Mod S, incluzând identificarea aeronavei dar fără capabilitate presiune-altitudine

- L Transponder — Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability
- P Transponder — Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability
- S Transponder — Mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability
- X Transponder — Mode S with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability

Note.— *Enhanced surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a Mode S transponder.*

ADS-B

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” capability
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” and “in” capability
- U1 ADS-B “out” capability using UAT
- U2 ADS-B “out” and “in” capability using UAT
- V1 ADS-B “out” capability using VDL Mode 4
- V2 ADS-B “out” and “in” capability using VDL Mode 4

ADS-C

- D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities
- G1 ADS-C with ATN capabilities

Alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Example: ADE3RV/HB2U2V2G1

Note.— *Additional surveillance application should be listed in Item 18 following the indicator SUR/ .*

Item 13– Departure aerodrome and time – some clarifications have been made and additional provisions included regarding how to indicate departure aerodromes which have not been assigned an ICAO four-letter designator.

The following provisions are applicable to Item 13:

INSERT the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome as specified in Doc 7910, *Location Indicators*,

OR, if no location indicator has been assigned,

INSERT ZZZZ and *SPECIFY*, in Item 18, the name and location of the aerodrome preceded by DEP/,

OR, the first point of the route or the marker radio beacon preceded by DEP/..., if the aircraft has not taken off from the aerodrome,

OR, if the flight plan is received from an aircraft in flight,

INSERT AFIL, and *SPECIFY*, in Item 18, the ICAO four-letter location indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/.

THEN, WITHOUT A SPACE,

INSERT for a flight plan submitted before departure, the estimated off-block time (EOBT),

OR, for a flight plan received from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.

Item 15c Route (including changes of speed, level and/or flight rules) – an editorial change has been made to clarify that it is possible to indicate, at a single point, where it is planned that a change of speed or level or both is planned to commence, or a change of ATS route and/or a change of flight rules.

The provision has been expanded to include the possibility of describing a significant point in the route as a bearing or distance from a “reference point”, rather than only from a navigational aid, as follows:

Bearing and distance from a reference point:

The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros — e.g. a point 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR “DUB” should be expressed as DUB180040.

- L Transponder - Mod S, incluzând identificarea aeronavei, presiune-altitudine, capabilitate mărită a benzii de emisie (ADSB) și capabilitate sporită de supraveghere
- P Transponder - Mod S, incluzând presiune-altitudine, dar fără capabilitatea identificării aeronavei
- S Transponder - Mod S, incluzând atât capabilitatea presiune altitudine cât și capabilitatea identificării aeronavei
- X Transponder - Mod S, atât fără capabilitatea identificării aeronavei cât și fără capabilitatea presiune altitudine

Notă. – Capabilitatea sporită de supraveghere reprezintă capacitatea aeronavei de a transfera date referitoare la aeronavă prin intermediul transponderului Mod S.

ADS-B

- B1 ADS-B cu capabilitate „de ieșire” ADS-B dedicată de 1090 MHz
- B2 ADS-B cu capabilitate „de ieșire” și „de intrare” ADS-B dedicată de 1090 MHz
- U1 ADS-B cu capabilitate „de ieșire” utilizând UAT
- U2 ADS-B cu capabilitate „de ieșire” și „de intrare” utilizând UAT
- V1 ADS-B cu capabilitate „de ieșire” utilizând VDL Mod 4
- V2 ADS-B cu capabilitate „de ieșire” și „de intrare” utilizând VDL Mod 4

ADS-C

- D1 ADS-C cu capabilități FANS 1/A
- G1 ADS-C cu capabilități ATN

Caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

Exemplu: ADE3RV/HB2U2V2G1

Notă. – Orice funcție de supraveghere suplimentară trebuie precizată în Câmpul 18 după indicatorul SUR/.

Câmpul 13 – Aerodromul de plecare și ora – Unele cerințe au fost clarificate și alte cerințe suplimentare au fost introduse privind modul de inserare a aerodromului de plecare pentru care un indicator OACI format din patru litere nu a fost alocat. Următoarele cerințe sunt aplicabile pentru Câmpul 13:

- INSERAȚI *indicatorul de localitate OACI din patru litere atribuit aerodromului de plecare după cum este specificat în Documentul OACI 7910, Indicatori de Locație,*
- SAU *dacă nu atribuit nici un indicator de localitate OACI,*
- INSERAȚI *ZZZZ și SPECIFICAȚI, în Câmpul 18, numele și locația aerodromului precedat de DEP/ ,*
- SAU *primul punct de pe rută sau radiofarul precedat de DEP/..., dacă aeronava nu a decolat de la aerodrom,*
- SAU *dacă planul de zbor a fost primit de la o aeronavă aflată în zbor,*
- INSERAȚI *AFIL și SPECIFICAȚI, în Câmpul 18 indicatorul de localitate OACI din patru litere atribuit locației/amplasamentului unității ATS de la care pot fi obținute date plan de zbor suplimentare, precedat de DEP/ ,*
- APOI, FĂRĂ NICIUN SPAȚIU LIBER,
- INSERAȚI *pentru un plan de zbor depus înainte de plecare, ora estimată de punere în mișcare (EOBT),*
- SAU *pentru un plan de zbor primit de la o aeronavă aflată în zbor, ora actuală sau estimată de trecere pe deasupra primului punct al rutei pentru care se aplică planul de zbor.*

Câmpul 15c – Ruta (incluzând modificarea vitezei, a nivelului și/sau a regulilor de zbor) – o modificare de ordin editorial a fost efectuată cu scopul de a clarifica, la un punct, unde este planificată a începe o modificare a vitezei, a nivelului sau ambele, sau o modificare a rutei ATS și/sau a regulilor de zbor.

Cerințele au fost extinse pentru a include posibilitatea de a descrie un punct semnificativ pe rută, exprimat ca relevment și distanța față de un punct de referință. Acestea sunt următoarele:

Relevmentul și distanța față de un punct de referință

*Identificarea punctului semnificativ și relevmentul față de punct exprimat sub forma a trei cifre reprezentând grade magnetice, urmat de distanța față de punct exprimată prin 3 cifre indicând numărul de mile marine. În zonele de mare latitudine unde a fost determinat de autoritatea corespunzătoare că utilizarea gradelor magnetice nu este posibilă, se pot utiliza grade magnetice. Atunci când este necesar, formați numărul corect de cifre prin utilizarea cifrei 0.
Exemplu: un punct aflat la 180° magnetice și 40 de mile marine față de VOR „DUB” trebuie exprimat sub forma DUB180040.*

The STAY indicator will continue to be used within IFPZ. To obtain information on how to use this indicator please refer to IFPS Users Manual.

Item 16 – Destination Aerodrome and Total Estimated Elapsed Time, Destination Alternate Aerodrome(s) - The title of Item 16 has been clarified to specify that the “alternate aerodrome(s)” being referred to is(are) the destination alternate aerodrome(s). Additionally, the provision related to estimated elapsed time has been clarified, along with the descriptions of how to indicate the locations, as follows:

Destination aerodrome and total estimated elapsed time (8 characters)

INSERT the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome as specified in Doc 7910, *Location Indicators*,

OR , if no location indicator has been assigned,

INSERT ZZZZ and *SPECIFY* in Item 18 the name and location of the aerodrome, preceded by DEST/ .

THEN WITHOUT A SPACE

INSERT the total estimated elapsed time.

Note.— For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.

Destination alternate aerodrome(s)

INSERT the ICAO four-letter location indicator(s) of not more than two destination alternate aerodromes, as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, separated by a space,

OR, if no location indicator has been assigned to the destination alternate aerodrome(s),

INSERT ZZZZ and *SPECIFY* in Item 18 the name and location of the destination alternate aerodrome(s), preceded by ALTN/ .

Item 18 – Other Information – significant changes have been made to these provisions.

Operators are warned that the use of indicators not included in the provisions may result in data being rejected, processed incorrectly or lost.

The provision has been clarified to indicate that hyphens “-“ or oblique strokes “/” should only be used as described.

The provision has been amended such that only indicators described in the provisions may be used, and they must be inserted in the order shown. The indicators defined are as follows, and are listed in the order in which they are to be inserted, if used:

STS/ Reason for special handling by ATS, e.g. a search and rescue mission, as follows:
ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;
ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority;
FFR: fire-fighting;
FLTCK: flight check for calibration of nav aids;
HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;
HEAD: a flight with Head of State status;
HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;
HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;
MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;
MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;

Indicatorul STAY va continua să fie utilizat în IFPZ. Pentru a obține informații referitoare la modul de utilizare al acestuia, consultați Manualul de utilizare al IFPS.

Câmpul 16 – Aerodromul de destinație și timpul total (de zbor) estimat, Aerodromuri de rezervă pentru destinație
– Denumirea Câmpului 16 a fost clarificată pentru a preciza faptul că „aerodromul/urile de rezervă” care sunt aici referite, este/sunt aerodrom/uri de rezervă pentru destinație. Suplimentar, cerințele referitoare la timpul total estimat au fost clarificate împreună cu descrierea modului de inserare a locației. Acestea sunt următoarele:

Aerodromul de destinație și timpul total estimat
(8 caractere)

INSERAȚI indicatorul de localitate OACI din 4 litere pentru aerodromul de destinație așa cum este specificat în Documentul OACI 7910, Indicatori de Locație

SAU dacă pentru aerodromul de destinație nu este atribuit un indicator de localitate OACI

INSERAȚI ZZZZ și SPECIFICAȚI în Câmpul 18 numele și locația aerodromului precedat de DEST/.

APOI FĂRĂ SPAȚIU

INSERAȚI timpul total necesar (de zbor) estimat.

Notă – Pentru un plan de zbor primit de la o aeronavă aflată în zbor, timpul total (de zbor) estimat este de ora estimată de la primul punct de pe rută, căruia i se aplică planul de zbor, până la punctul de încheiere a planului de zbor.

Aerodromuri de rezervă pentru destinație

INSERAȚI indicatorul de localitate OACI din 4 litere, precum este specificat în Documentul OACI 7910, Indicatori de Locație, pentru nu mai mult de două aerodromuri de rezervă pentru destinație,

SAU dacă pentru aerodromul/ aerodromurile de rezervă pentru destinație nu este atribuit un indicator de localitate OACI

INSERAȚI ZZZZ și SPECIFICAȚI în Câmpul 18 numele și locația aerodromului/ aerodromurilor de rezervă la destinație precedat/precedate de ALTN/.

Câmpul 18 – Informații diverse - acest câmp a suferit modificări semnificative.

Operatorii sunt avertizați asupra faptului că utilizarea unor indicatori care nu sunt incluși în aceste cerințe poate conduce la respingerea, procesarea incorectă sau pierderea datelor.

Cerințele au fost detaliate pentru a indica faptul că semnele (cratimă) „-” sau (linie oblică) „/” ar trebui să fie utilizate doar în condițiile specificate.

Cerințele au fost amendate în scopul de a se utiliza numai indicatorii specificați, și aceștia trebuie inserați în ordinea prezentată. Acești indicatori sunt prezentați în ordinea în care trebuie inserați, dacă sunt utilizați. Indicatorii definiți sunt următorii:

- STS/ Motiv de tratare specială de către ATS, ex. o misiune de căutare și salvare, după cum urmează:
- ALTRV: pentru un zbor operat în concordanță cu o rezervare de altitudine;
- ATFMX: pentru un zbor ce deține aprobare din partea autorității ATS corespunzătoare pentru a fi exceptat de la măsurile ATFM;
- FFR: stingere a incendiilor;
- FLTCK: zbor de verificare pentru calibrarea mijloacelor de navigație aeriană;
- HAZMAT: pentru un zbor care transportă materiale periculoase;
- HEAD: pentru un zbor cu statutul Șef de Stat;
- HOSP: pentru un zbor medical declarat de către autoritățile medicale;
- HUM: pentru un zbor operat în cadrul unei misiuni umanitare;
- MARSA: pentru un zbor pentru care o entitate militară își asumă responsabilitatea eșalonării aeronavelor militare;
- MEDEVAC: evacuare de urgență din motive medicale care pun în pericol viața;

NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;

SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission; and

STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities. Include as many of the descriptors below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.

	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)

NONRVSM: pentru un zbor cu capacitate non-RVSM care intenționează să opereze în spațiul RVSM;

SAR: pentru un zbor implicat într-o misiune de căutare și salvare;

STATE: pentru un zbor al serviciilor de poliție, vamă sau militare.

Alte motive pentru tratare specială de către ATS vor fi specificare sub indicatorul RMK/.

PBN/ Indicarea capacităților RNAV și/sau RNP. Includeți cât mai mulți dintre indicatorii prezentați mai jos, aplicabili zborului, până la maximum 8, ex. un total nu mai mare de 16 caractere.

	Specificații RNAV
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 toți senzorii autorizați
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS sau IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 toți senzorii autorizați
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 toți senzorii autorizați
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	Specificații RNP
L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 toți senzorii autorizați
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH cu BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH cu RF (necesită autorizare specială)
T2	RNP AR APCH fără RF (necesită autorizare specială)

Combinations of alphanumeric characters not indicated above are reserved.

- NAV/ Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS. If appropriate, insert RNAVX or RNAVINOP, as detailed in the IFPS User Manual and Section ENR 1-10 of the Romanian AIP.
- COM/ Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10a. If appropriate, insert EXM833 as detailed in the IFPS User Manual and Section ENR 1-10 of the Romanian AIP.
- DAT/ Indicate data applications or capabilities not specified in 10a. If appropriate, insert CPDLCX as detailed in the IFPS User Manual and Section ENR 1-10 of the Romanian AIP.
- SUR/ Include surveillance applications or capabilities not specified in Item 10b.
- DEP/ Name and location of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location as follows:

With 4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N07805W (11 characters).
- OR, Bearing and distance from the nearest significant point, as follows:

The identification of the significant point followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. a point of 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040.
- OR, The first point of the route (name or LAT/LONG) or the marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome.
- DEST/ Name and location of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described under DEP/ above.
- DOF/ The date of flight departure in a six figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day).
- REG/ The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in Item 7.
- EET/ Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the appropriate ATS authority.

Examples: EET/CAP0745 XYZ0830
 EET/EINN0204
- SEL/ SELCAL Code, for aircraft so equipped.
- TYP/ Type(s) of aircraft, preceded if necessary without a space by number(s) of aircraft and separated by one space, if ZZZZ is inserted in Item 9.

Example: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/ Aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO.
- RVR/ The minimum RVR requirement of the flight.

Note.— This provision is detailed in the European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Chapter 2.
- DLE/ Enroute delay or holding, insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four figure time in hours and minutes (hhmm).

Example: DLE/MDG0030

Orice caractere alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

- NAV/ date semnificative privitoare la echipamentul de navigație, altele decât cele specificate sub indicatorul PBN/, după cum este cerut de către furnizorul ATS. Sub acest indicator trebuie să indicați tipul GNSS, inserând spațiu între două sau mai multe metode de îmbunătățire. Dacă este necesar inserați RNAVX sau RNAVINOP, precum este indicat în Manualul de utilizare al IFPS și Secțiunea ENR 1-10 din AIP România.
Exemplu: NAV/GBAS SBAS
- COM/ Indicați aplicațiile și capabilitățile de comunicații care nu sunt specificate în Câmpul 10a. Dacă este necesar inserați EXM833, precum este indicat în Manualul de utilizare al IFPS și Secțiunea ENR 1-10 din AIP România.
- DAT/ Indicați aplicațiile și capabilitățile de date care nu sunt specificate în Câmpul 10a. Dacă este necesar inserați CPDLCX, precum este indicat în Manualul de utilizare al IFPS și Secțiunea ENR 1-10 din AIP România.
- SUR/ Indicați aplicațiile și capabilitățile de supraveghere care nu sunt specificate în Câmpul 10b.
- DEP/ numele și locația aerodromului de plecare, dacă ZZZZ este inserat în câmpul 13, sau numele și locația unității ATS de la care se pot obține date plan de zbor suplimentare, dacă AFIL este inserat în câmpul 13. Pentru aerodromurile care nu sunt publicate în Publicația de Informare Aeronautică corespunzătoare, indicați locația după cum urmează:
Utilizați 4 cifre pentru a preciza latitudinea exprimată în grade, zeci și unități de minut, urmate de „N” (Nord) sau „S” (Sud), după care utilizați 5 cifre pentru a preciza longitudinea în grade, zeci și unități de minut, urmate de „E” (Est) sau „W” (Vest). Atunci când este necesar, formați numărul corect de cifre prin utilizarea cifrei 0.
Exemplu: 4620N07805W (11 caractere).
- SAU distanța și relevmentul față de cel mai apropiat punct semnificativ, după cum urmează:
Identificarea punctului semnificativ și relevmentul față de punct exprimat sub forma a trei cifre reprezentând grade magnetice, urmat de distanța față de punct exprimată prin 3 cifre indicând numărul de mile marine. În zonele de mare latitudine unde a fost determinat de autoritatea corespunzătoare că utilizarea gradelor magnetice nu este posibilă, se poate utiliza referința la nordul adevărat. Atunci când este necesar, formați numărul corect de cifre prin utilizarea cifrei 0.
Exemplu: un punct aflat la 180° magnetice și 40 de mile marine față de VOR „DUB” trebuie exprimat sub forma DUB180040.
- SAU primul punct aflat pe rută (numele sau LAT/LONG) sau radiobaliza, dacă aeronava nu a decolat de pe un aerodrom.
- DEST/ numele și locația aerodromului de destinație, dacă ZZZZ a fost utilizat în câmpul 16. Pentru aerodromurile care nu sunt publicate în Publicația de Informare Aeronautică corespunzătoare indicați locația exprimată în LAT/LONG sau relevmentul și distanța față de cel mai apropiat punct semnificativ, precum este precizat la DEP/ de mai sus.
- DOF/ Data plecării zborului exprimată prin 6 caractere (YYMMDD, unde YY reprezintă anul, MM reprezintă luna iar DD reprezintă ziua).
- REG/ Codul de țară sau marca de ordine a aeronavei, dacă este diferită față de identificarea aeronavei din Câmpul 7.
- EET/ Punctele semnificative sau indicatorii aflați pe limita de FIR și timpul necesar (de zbor) estimat cumulativ până la acele puncte sau limite de FIR, când se cere astfel prin acorduri regionale de navigație sau de către autoritatea ATS corespunzătoare.
Exemplu: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204
- SEL/ Codul SELCAL, pentru aeronavele echipate corespunzător.
- TYP/ Tipul(-urile) aeronavei(-lor), precedat(e) la nevoie, fără spațiu, de numărul aeronavelor despărțit de un spațiu, dacă ZZZZ a fost utilizat în Câmpul 9.
Exemplu: TYP/2F15 5F53B2
- CODE/ adresa aeronavei (sub forma unui cod alfanumeric din șase caractere hexazecimale), când este cerută de către furnizorul ATS. Exemplu: „F00001” este prima adresă din registrul administrat de către OACI.
- RVR/ Valoarea minimă autorizată a RVR pentru acel zbor.
- Notă. – Această cerință este detaliată în procedurile suplimentare regionale OACI pentru zona EUR prevăzute în ICAO Doc 7030, SUPPS (Regional Supplementary Procedures - EUR), Capitolul 2.
- DLE/ Întârziere sau așteptare pe rută, precizați punctul/punctele semnificativ/semnificative de pe rută unde o întârziere este planificată urmat/urmate de specificarea perioadei întârzierii utilizând 4 caractere pentru a indica ora și minutele.
Exemplu: DLE/ MDG0030

- OPR/ ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in item 7.
- ORGN/ The originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be readily identified, as required by the appropriate ATS authority.
Note.— In some areas, flight plan reception centres may insert the ORGN/ identifier and originator's AFTN address automatically.
- PER/ Aircraft performance data, indicated by a single letter as specified in the *Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I — Flight Procedures*, if so prescribed by the appropriate ATS authority.
- ALTN/ Name of destination alternate aerodrome(s), if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
- RALT/ ICAO four letter indicator(s) for en-route alternate(s), as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, or name(s) of en-route alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
- TALT/ ICAO four letter indicator(s) for take-off alternate, as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, or name of take-off alternate aerodrome, if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
- RIF/ The route details to the revised destination aerodrome, following by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to reclearance in flight.
Examples: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RMK/ Any other plain language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary.
- RFP/ Q followed by a digit to indicate the sequence of the replacement flight plan being submitted.
Note.— This provision is detailed in the European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Chapter 2.

The STAYINFO and EUR/PROTECTED indicators will be used within IFPZ. To obtain information on how to use these indicators please refer to IFPS Users Manual.

- END -

OPR/ Indicativul atribuit de OACI sau numele companiei care operează aeronava, dacă este diferită de identificarea aeronavei precizată la Câmpul 7.

ORGN/ Adresa AFTN a operatorului formată din 8 litere sau alte detalii de contact corespunzătoare, în cazul în care originatorul planului de zbor nu poate fi identificat ușor, așa cum este solicitat de către autoritatea ATS corespunzătoare.

Notă. – În unele zone, centrele care primesc planuri de zbor pot adăuga în mod automat, indicatorul ORGN/ și adresa AFTN a emitentului.

PER/ Date referitoare la performanțele aeronavei, reprezentate printr-o singură literă așa cum este precizat în Proceduri pentru Serviciile de Navigație Aeriană – Operarea Aeronavelor (PANS – OPS, Doc. 8168), Volumul I – Proceduri de zbor, dacă este solicitat de către autoritatea ATS corespunzătoare.

ALTN/ Numele aerodromului (-urilor) de rezervă pentru destinație, dacă ZZZZ a fost utilizat în câmpul 16. Pentru aerodromurile care nu sunt precizate în Publicația de Informare Aeronautică corespunzătoare, indicați locația în LAT/LONG sau relevment și distanță față de cel mai apropiat punct semnificativ, așa cum este precizat la DEP/ de mai sus.

RALT/ Indicatorul OACI format din 4 litere pentru aerodromul(-urile) de rezervă pe rută, precum este specificat în Doc. 7910, Indicatori de Locație, sau numele aerodromului(-urilor) de rezervă pe rută, dacă nu este alocat un indicator. Pentru aerodromurile care nu sunt precizate în Publicația de Informare Aeronautică corespunzătoare, indicați locația în LAT/LONG sau relevment și distanță față de cel mai apropiat punct semnificativ, așa cum este precizat la DEP/ de mai sus.

TALT/ Indicatorul OACI format din 4 litere pentru aerodromul(-urile) de rezervă la decolare, precum este specificat în Doc. 7910, Indicatori de Locație, sau numele aerodromului(-urilor) de rezervă la decolare, dacă nu este alocat un indicator. Pentru aerodromurile care nu sunt precizate în Publicația de Informare Aeronautică corespunzătoare, indicați locația în LAT/LONG sau relevment și distanță față de cel mai apropiat punct semnificativ, așa cum este precizat la DEP/ de mai sus.

RIF/ Ruta revizuită până la noul aerodromul de destinație, urmată de indicatorul de locație OACI al aerodromului format din 4 litere. Ruta revizuită este supusă reautorizării.

*Exemple: RIF/ DTA HEC KLAX
RIF/ ESP G94 CLA YPPH*

RMK/ Orice altă observație necesară a fi specificată în limbaj clar, când aceasta este cerută de autoritatea ATS sau dacă pilotul o consideră necesară pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian.

RFP/ litera Q urmată de o cifră care va indica numărul noului plan de zbor înlocuit ce a fost transmis.

Notă. – Această cerință este detaliată în procedurile suplimentare regionale OACI pentru zona EUR prevăzute în ICAO Doc 7030, SUPPS (Regional Supplementary Procedures - EUR), Capitolul 2.

Pentru a obține informații referitoare la modul de utilizare al indicatorilor STAYINFO/ și EUR/PROTECTED care vor fi folosiți în IFPZ, trebuie să consultați Manualul de utilizare al IFPS.

- SFÂRȘIT -