

ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.
Letecká informační služba
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.
Aeronautical Information Service

Navigační 787
252 61 Jeneč

AIC

A 6/12
4 OCT

+420 220 372 833
+420 220 372 835
+420 220 372 702
ais@ans.cz
<http://lis.rlp.cz>

Podklad: MD odd leteckého provozu, techniky a rozvoje

Doplňující informace k AIC C 13/10 vztahující se k přechodu na NOVÝ formát letového plánu v ČR

1. ÚVOD

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) odsouhlasila provedení změn obsahu a formátu formuláře letového plánu ICAO (ICAO FPL) a souvisejících zpráv. Tyto změny celosvětově nabývají účinnosti dne 15. listopadu 2012, ačkoliv mnoho států přijme NOVÝ formát ještě před tímto datem. V souvislosti s těmito změnami Česká republika mění své požadavky týkající se letových plánů.

Označení „SOUČASNÝ formát“ se odkazuje na ustanovení týkající se letových plánů ICAO a souvisejících zpráv, která se po datu 15. listopadu 2012 již nebudou uplatňovat.

Označení „NOVÝ formát“ se odkazuje na ustanovení týkající se letových plánů ICAO a souvisejících zpráv, která jsou popsána v *Amendment 1 to the Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, Fifteenth Edition* (PANS-ATM, Doc 4444). V České republice jsou tato ustanovení obsažena v Předpisu L 4444 - *Postupy pro letové navigační služby*. Tato ustanovení celosvětově nabývají účinnosti dne 15. listopadu 2012.

2. POŽADAVKY

Pro lety prováděné v rámci vzdušného prostoru České republiky se uplatňuje následující:

2.1 *Lety podle přístrojů (IFR) nebo pro lety, jejichž část je prováděna podle pravidel IFR*

Od 12. listopadu 2012, 00:00 UTC by měly být všechny letové plány pro lety IFR nebo pro lety, jejichž část je prováděna podle pravidel IFR, vyplněny s využitím NOVÉHO formátu.

Letové plány vyplněné s využitím SOUČASNÉHO formátu budou i nadále přijímány do **15. listopadu 2012, 00:00 UTC**.

2.2 *Lety za viditelnosti (VFR)*

Od 12. listopadu 2012, 00:00 UTC, mohou být všechny letové plány pro lety VFR, směřující mimo vzdušný prostor LKAA, vyplněny s využitím NOVÉHO formátu.

Additional information to the AIC C 13/10 relating to transition to the NEW format of flight plan in the Czech Republic

1. INTRODUCTION

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has agreed to make changes to the content and format of the ICAO flight plan form (FPL) and associated messages. 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 the Czech Republic is amending its flight planning requirements.

The term “PRESENT” refers to the current ICAO flight planning provisions and associated messages, which will no longer be applicable after 15. November 2012.

The term “NEW” refers to the ICAO flight planning provisions and associated messages, as detailed in Amendment 1 to the *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444), 15th Edition. In the Czech Republic these provisions are contained in regulation L 4444. These provisions become globally applicable from 15 November 2012.

2. REQUIREMENT

For flights operating within the Czech Republic airspace the following shall apply:

2.1 *Instrument Flight Rules (IFR) flights or flights to be completed partially under IFR*

Beginning **12 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for IFR flights, or for flights where a portion of the flight will be completed under IFR, should be filed using the NEW format.

Flight plans filed using PRESENT format will continue to be accepted until **15 November 2012 at 0000 UTC**.

2.2 *Visual Flight Rules (VFR) flights*

Beginning **12 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for VFR flights flying outside LKAA airspace should be filed using the NEW format.

Od 15. listopadu 2012, 00:00 UTC, musí být všechny letové plány pro lety VFR, směřující mimo vzdušný prostor LKAA, vyplněny s využitím NOVÉHO formátu.

Od 16. listopadu 2012, 00:00 UTC, musí být všechny letové plány pro lety VFR, v rámci vzdušného prostoru LKAA, vyplněny s využitím NOVÉHO formátu.

Od 16. listopadu 2012, 00:00 UTC, v České republice budou vyplněné letové plány podle pravidel VFR přijímány až **120** hodin před předpokládaným časem zahájení pojiždění (EOBT).

Letové plány pro lety IFR nebo VFR využívající SOUČASNÝ formát, které nebudou odpovídat podmínkám uvedeným výše, nebudou přijaty. Dodatek A k tomuto AIC znázorňuje údaje letového plánu, které budou sloužit k identifikaci jeho formátu buď jako NOVÝ nebo SOUČASNÝ

3. POKYNY

Stálé letové plány (RPLs) na zimní sezónu 2012/2013 by měly být přijímány s využitím NOVÉHO formátu. RPL s dobou platnosti přesahující datum 15. listopadu 2012 nebude přijat v SOUČASNÉM formátu.

Ve vzdušném prostoru, kde je let prováděn, jsou během přechodového období (období před 15. listopadem 2012) provozovatelé odpovědní za vysílání takového obsahu a formátu letového plánu, který je schopen poskytovatel letových navigačních služeb (ANSP) zpracovat. K získání těchto informací lze využít webové stránky ICAO Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>). Státy stanovená oficiální oznámení jsou pak k nalezení v příslušných letových informačních příručkách (AIP).

Provozovatelům se pro testování platnosti svých letových plánů doporučuje využívat aplikaci IFPS Validation (IFPUV) (viz Dodatek B) v dostatečném předstihu před 15. listopadem 2012. Tato aplikace je poskytována organizací EUROCONTROL.

Česká republika se nachází v rámci oblasti IFPS. Všechny letové plány pro lety podle pravidel IFR nebo pro lety, jejichž část je prováděna podle pravidel IFR, musí být podány do IFPS. Následující seznam se uplatňuje při přechodu ze SOUČASNÝCH na NOVÉ letové plány:

IFPS přijímá letové plány IFR (nebo jejich části) vyplněné v NOVÉM formátu.

Od 15. listopadu 2012, 00:00 UTC, IFPS již nadále nebude přijímat letové plány vyplněné v SOUČASNÉM formátu.

Lety se stanoveným datem od 12. do 16. listopadu 2012 nebudou moci být přijaty více než 24 hodin před předpokládaným časem zahájení pojiždění (EOBT).

Od 15. listopadu 2012 IFPS bude pokračovat v přijímání vyplněných letových plánů více než 24 hodin před EOBT. Je třeba vzít v potaz, že letové plány vyplněné více než 120 hodin před

Beginning **15 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for VFR flights flying outside LKAA airspace shall be filed using the NEW format.

Beginning **16 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for VFR flights flying within LKAA airspace shall be filed using the NEW format.

As of **16 November 2012 at 0000 UTC**, the Czech Republic will accept VFR flight plans filed up to **120** hours in advance of the estimated off-block time (EOBT).

IFR or VFR flight plans using the PRESENT format, which are not in accordance with conditions mentioned above, 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.

3. GUIDANCE

Repetitive Flight Plans (RPLs) for the 2012/2013 winter season should be submitted using the NEW format. An RPL with a validity period that extends beyond 15 November 2012 will not be accepted in PRESENT format.

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.

The Czech Republic 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 IFR flight plans (or portions thereof) filed in NEW format.

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

Flights with a date of flight 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

EOBT nebudou přijímány.

Provozovatelům České republiky se připomíná, že IFPS nemůže být využíván k přijímání letových plánů prováděných výhradně podle pravidel VFR.

V přechodovém období od 12.11 do 16.11 2012 se letové plány letů VFR mohou podávat pouze v intervalu kratším než 24 hodin před EOBT.

Veškeré detaily týkající se provozních postupů a procesů v rámci IFPS lze nalézt v IFPS User Manual, který je dostupný na následujících webových stránkách (odkaz na Network manager, sekce "Library"):

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

Provozovatelům se důrazně doporučuje, aby vždy vkládali datum letu (DOF) do pole 18 letového plánu a souvisejících zpráv. Při vyplnění letového plánu více než 24 hodin před EOBT je vložení DOF do letového plánu a souvisejících zpráv povinné.

Provozovatelé by si měli uvědomit záměr změny v poli 10 letového plánu. Podle ustanovení NOVÉHO formátu pole 10 znázorňuje vybavení a schopnosti. Schopnosti jsou složeny ze tří prvků:

- a) z přítomnosti relevantního provozuschopného vybavení na palubě letadla;
- b) z vybavení a schopností přiměřených kvalifikaci letové posádky; a
- c) z oprávnění příslušného úřadu, je-li to vhodné.

Dodatek C k tomuto leteckému informačnímu oběžníku detailně popisuje změny obsahu a formátu ICAO FPL. Změnu ustanovení týkajících se ICAO FPL naleznete na internetových stránkách ICAO (www.paris.icao.int) pod sekci "Other Meetings, Seminars & Workshops", dále "FPL 2012 ICAO EUR Region Plan" a následně "Documentation related to FPL 2012 Amendment". Veškerou dokumentaci týkající se zavádění těchto změn v rámci IFPS naleznete na webových stránkách EUROCONTROL (www.cfm.eucontrol.int) pod sekci "ICAO 2012 FPL".

of the EOBT will not be accepted.

Operators are reminded that IFPS cannot be used to submit flight plans operated entirely as VFR to the Czech Republic.

During transition period from **12 November** until **16 November 2012**, flight plans of VFR flights cannot be submitted more than 24 hours in advance of the EOBT.

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/cfmu/public/subsite_home_page/homepage.html).

Operators are strongly encouraged to always include the Date of Flight (DOF) in Item 18 and associated messages of the flight plan. It is mandatory to include DOF into flight plan and associated messages 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".

AIC Dodatek A – Zkratky v rámci NOVÉHO a SOUČASNÉHO formátu

Formát letového plánu je považován za SOUČASNÝ, jestliže obsahuje jednu z následujících zkratk:

- a) v poli 10a: J, M;
- b) v poli 10b: D;
- c) v STS/: ATFMEXEMPTAPPROVED, volný text, tj. jakákoliv zkratka jiná než výše uvedené;
- d) v PER/: Zkratky jiné než A, B, C, D, E, H.

Formát letového plánu je považován za NOVÝ, jestliže obsahuje jednu z následujících zkratk:

- a) v poli 10a: E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9;
- b) v poli 10b: E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1;
- c) v položce 18: PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED
Poznámka: EUR/PROTECTED se používá pouze v rámci zóny IFPS.
- d) v STS/: ATFMX;
- e) v DAT/: písmena jiná než S, H, V, M;
- f) zprávy CHG, CNL, DLA, DEP obsahující pole 18 s více než jen DOF/

AIC Dodatek B – Ověřovací systém IFPS

Aplikace IFPUV zjišťuje, zda testovací letový plán obsahuje NOVÝ formát a zvýrazní jakékoliv zjištěné chyby syntaxe. Je důležité poznamenat, že aplikace IFPUV se může použít k ověření syntaxe jakéhokoliv letového plánu bez ohledu na to, zda část letové trati leží v zóně IFPS (IFPZ). Aplikace IFPUV může být také použita k ověření syntaxe letových plánů letů VFR.

Aplikace IFPUV nejdříve ověří syntaxi letového plánu a poté ověří, zda je celý letový plán prováděn podle pravidel VFR a zda jakákoliv část tratě letu leží v zóně IFPS. Pokud je celý letový plán prováděn podle pravidel VFR, nebo pokud se žádná část letové tratě nenachází v zóně IFPS, bude zasláno zpět následující chybové hlášení:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

V případě, že je toto zpět zasláné chybové hlášení jediné, pak v aplikaci IFPUV nebyly zjištěny žádné chyby syntaxe.

V případě zjištění chyby syntaxe, bude zvýrazněna(y) chybná položka(y) letového plánu a bude poskytnut popis chyby (chyb).

Aplikace IFPUV je dostupná na internetových stránkách EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU – www.cfm.eurocontrol.int), kliknutím na sekci “CFMU NOP – Public”. Po ujištění se, že je aktivní záložka “TACTICAL”, si může uživatel zvolit odkaz na “IFPUV – Flight Planning”. Výše uvedeným postupem s využitím odkazu na “IFPUV – Free Text Editor” mohou být ověřeny testovací letové plány. Tyto testovací plány jsou vkládány a přijímány jeden po druhém.

AIC Dodatek C – Detailní popis změn formátu letového plánu ICAO

Ustanovení ICAO byla změněna s cílem upřesnit, že letové plány nemohou být vyplňovány více než 120 hodin před EOBT.

Pokud je nutné odložit let přes období půlnoci, čímž se změní DOF, je doporučeno využít zprávu CHG s vyznačením změny v poli 22 (pole 13), tak do pole 18. Je třeba zaznamenat, že při změně pole musí být poskytnuty údaje nejen měněných prvků, ale celého pole. Toto je obzvláště důležité pro změny pole 18 prostřednictvím zprávy CHG.

Systémy dat letových provozních služeb (ATS) mohou omezit informace uvedené v letových plánech. Význačná omezení musí být zveřejněna v leteckých informačních příručkách (AIP).

Změny, které byly provedené do určitých polí letových plánů, jsou následující:

Pole 7 - Identifikace letadla

Účelem upřesnění vysvětlení tohoto ustanovení bylo uvést, že identifikace letadla nemůže přesáhnout 7 alfanumerických znaků a nezahrnuje pomlčky nebo symboly. Žádné další změny nebyly do tohoto ustanovení provedeny.

Pole 8 - Pravidla letu a druh letu

Vysvětlení tohoto ustanovení týkající se označení pravidel letu bylo upřesněno. Dále bylo upřesněno, že v poli 15 (Trať) musí být stanoven bod nebo body, ve kterých je plánovaná změna pravidel letu. Byl přidán další text, který zdůrazňuje, že status letu musí být označen, s využitím jednoho z definovaných deskriptorů, v poli 18 za zkratkou STS, nebo další důvody pro zvláštní zacházení ze strany ATS, které musí být označeny v poli 18 za zkratkou RMK. Žádné další změny nebyly v tomto ustanovení provedeny.

Pole 10 - Vybavení a schopnosti

V rámci tohoto ustanovení byly provedeny početné změny. Je důležité zaznamenat, že pole 10 nyní označuje také schopnosti, které se skládají z tří následujících prvků: přítomnost příslušného provozuschopného vybavení na palubě letadla, vybavení a schopnosti úměrné kvalifikaci letové posádky, a kdy je to vhodné, oprávnění od příslušného úřadu (ÚCL).

Pro pole 10a (radiové spojení, navigační a přibližovací prostředky a schopnosti) se uplatňuje následující:

UVEĎTE jedno písmeno následovně:

N – jestliže na palubě není žádný COM/NAV/přibližovací prostředek pro letěnou trať nebo není-li toto vybavení provozuschopné,

NEBO

S – jestliže na palubě je standardní provozuschopné COM/NAV/přibližovací vybavení pro letěnou trať (*viz Poznámka 1*),

A/NEBO

UVEĎTE jedno nebo více z následujících písmen k označení provozuschopného COM/NAV/přibližovacího vybavení a schopností, které jsou k dispozici:

A	systém pro přistání GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV s 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	rezervováno pro RCP
G	GNSS (viz Poznámka 2)		
H	HF RTF	R	PBN schválena (viz Poznámka 4)
I	Inerční navigace	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Mód 2 (viz Poznámka 3)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mód 4	W	RVSM schváleno
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mód 2	X	MNPS schváleny
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF se schopností kanálové separace 8.33 kHz
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	jiné vybavení nebo jiné schopnosti (viz Poznámka 5)

Jakékoliv alfanumerické znaky neuvedené výše jsou rezervovány.

Poznámka 1: Použije-li se písmeno S, za standardní vybavení se považuje VHF RTF, VOR a ILS, nepředepsal-li příslušný úřad ATS jinou kombinaci.

Poznámka 2: Použije-li se písmeno G, druhy externího rozšíření GNSS, pokud nějaké existuje, jsou uvedeny v poli 18 za zkratkou NAV/ a jsou oddělené mezerou.

Poznámka 3: Pro služby přenosu datovým spojem jako povolení a informace řízení letového provozu / uspořádání spojení s řízením letového provozu / zkouška mikrofonu řízení letového provozu viz RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B).

Poznámka 4: Použije-li se písmeno R, úrovně navigace založené na výkonnosti, kterých může být dosaženo, jsou uvedeny v poli 18 za zkratkou PBN/. Poradenský materiál o použití navigace založené na výkonnosti pro daný úsek tratě nebo prostor je obsažen v Performance-Based Navigation Manual (ICAO Doc 9613).

Poznámka 5: Použije-li se písmeno Z, uveďte podle vhodnosti v poli 18 zkratku COM/, NAV/ a/nebo DAT, za níž následuje další vybavení. Výjimky pro RNAV a 8,33 kHz musí být uvedeny vložím písmene Z v poli 10a a poté následovány vložím příslušného deskriptoru v poli 18, jak je popsáno v IFPS Users Manual a AIP ČR ENR 1.10:

- a) vložte EXM833 za zkratku COM/;
- b) vložte RNAVX nebo RNAVINOP za zkratku NAV/, podle vhodnosti.

Poznámka 6: Informace o navigační schopnosti je poskytována stanovištěm ATC pro účely povolování a směřování.

Pro pole 10b (přehledové vybavení a schopnosti) se uplatňuje následující:

UVEĎTE písmeno N, pokud na trati, po které se má letět, není na palubě žádné přehledové vybavení nebo vybavení není provozuschopné.

NEBO

UVEĎTE jeden nebo více z následujících deskriptorů do maximální délky 20 znaků k popisu provozuschopného přehledového vybavení na palubě a/nebo poskytovaných schopností:

SSR Módy A a C

A odpovídač – Múd A (4 číslice – 4096 kódu)

C odpovídač – Múd A (4 číslice – 4096 kódu) a Múd C

SSR Múd S

E odpovídač – Múd S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost „extended squitter“ (ADS-B)

H odpovídač – Múd S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost zdokonaleného přehledu („enhanced surveillance“)

I odpovídač – Múd S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, ale bez schopnosti hlásit tlakovou nadmořskou výšku

L odpovídač – Múd S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku, schopnost „extended squitter“ (ADS-B) a schopnost zdokonaleného přehledu

P odpovídač – Múd S zahrnující schopnost hlásit tlakovou nadmořskou výšku, ale bez schopnosti hlásit identifikaci letadla

S odpovídač – Múd S zahrnující schopnost hlásit jak tlakovou nadmořskou výšku, tak identifikaci letadla

X odpovídač – Múd S bez schopnosti hlásit jak identifikaci letadla, tak tlakovou nadmořskou výšku

Poznámka: Schopnost zdokonaleného přehledu je schopnost letadla odeslat letové údaje prostřednictvím odpovídače Múdu S.

ADS-B

B1 ADS-B s vyhrazenou schopností 1090 MHz ADS-B „out“

B2 ADS-B s vyhrazenou schopností 1090 MHz ADS-B „out“ a „in“

U1 schopnost ADS-B „out“ používající UAT

U2 schopnost ADS-B „out“ a „in“ používající UAT

V1 schopnost ADS-B „out“ používající VDL Múd 4

V2 schopnost ADS-B „out“ a „in“ používající VDL Múd 4

ADS-C

D1 ADS-C se schopnostmi FANS 1/A

G1 ADS-C se schopnostmi ATN

Alfanumerické znaky neuvedené výše jsou rezervovány.

Příklad: ADE3RV/HB2U2V2G1

Poznámka: Další využití přehledového systému by mělo být uvedeno v poli 18 za zkratkou SUR/.

Pole 13 - Letiště odletu a čas

Byly provedeny některé úpravy a byla přidána ustanovení zahrnující označení letišť odletu, kterým nebyla přidělena čtyřpísmenná směrovací značka ICAO. Pro pole 13 se uplatňuje následující:

UVEĎTE čtyřpísmennou směrovací značku ICAO letiště odletu, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators,

NEBO když letiště nemá přidělenou směrovací značku,

UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 *UVEĎTE* zkratku DEP/ a za ní název a polohu letiště odletu,

NEBO

UVEĎTE zkratku DEP/ a za ní první traťový bod nebo rádiové návěstidlo, pokud letadlo nevzlétá z letiště,

NEBO je-li letový plán přijat z letadla za letu,

UVEĎTE AFIL a v poli 18 *UVEĎTE* zkratku DEP/ a za ní čtyř písmennou směrovací značku ICAO stanoviště ATS, od kterého je možné obdržet doplňující údaje letového plánu,

POTOM BEZ MEZERY

UVEĎTE u letového plánu podaného před odletem předpokládaný čas zahájení pojiždění (EOBT),

NEBO u letového plánu obdrženého z letadla za letu skutečný nebo předpokládaný čas přeletu prvního bodu na trati, ke kterému se letový plán vztahuje.

Pole 15c - Trať (včetně změn rychlosti, hladiny a/nebo pravidel letu)

Byla provedena editační změna, aby se objasnilo, že je možné označit každý jednotlivý bod, kde je plánováno zahájení změny rychlosti nebo hladiny, nebo obojího, nebo změna tratě ATS a/nebo změna pravidel letu.

Ustanovení bylo rozšířeno tak, aby zahrnovalo možnost popisu význačného traťového bodu, jako směru nebo vzdálenosti od "vztažného bodu", spíše než pouze od navigačního zařízení, následovně:

Směr a vzdálenost od vztažného bodu:

Označení vztažného bodu následované směrem od tohoto bodu ve formě 3 číslic udávajících magnetické stupně následovaným vzdáleností od tohoto bodu ve formě 3 číslic udávajících námořní míle. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření hodnot v magnetických stupních je nepraktické, mohou být použity zeměpisné stupně. K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR "DUB" by měl být uveden jako DUB180040.

Pole 16

Název pole 16 byl upřesněn tak, aby jasně stanovoval, že odkazované(á) "náhradní letiště" je (jsou) náhradní letiště určení. Nadto bylo ustanovení týkající se celkové vypočítané doby letu upřesněno spolu s popisem označení místa následovně:

Letiště určení a celková vypočítaná doba letu (8 znaků)
--

UVEĎTE čtyřpísmennou směrovací značku ICAO letiště určení, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators,

NEBO, pokud nebyla směrovací značka přidělena,

UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 *UVEĎTE* zkratku DEST/, za kterou následuje název a poloha letiště.

POTOM BEZ MEZERY

UVEĎTE celkovou vypočítanou dobu letu.

Poznámka: V případě letového plánu přijatého z letadla za letu se celková vypočítaná doba letu rovná vypočítanému času od prvního bodu na trati, k němuž se letový plán vztahuje, po bod ukončení letového plánu.

Náhradní letiště určení

UVEĎTE čtyřpísmennou(é) značku(y) ICAO ne více než dvou náhradních letišť určení, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, oddělené mezerou,

NEBO nebyla-li náhradnímu (náhradním) letišti (letišťm) určení směrovací značka přidělena,

UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 **UVEĎTE** zkratku ALTN/ a za ní název a polohu náhradního (náhradních) letiště (letišť) určení.

Pole 18 - Jiné informace

V rámci ustanovení tohoto pole byly provedeny význačné změny.

Provozovatelé se upozorňují, že použití zkratk, které nejsou zahrnuty v tomto ustanovení, může způsobit odmítnutí, chybné zpracování nebo ztrátu dat.

Pomlčky „-“ nebo lomítka „/“ by v rámci tohoto pole měly být používány pouze takovým způsobem, jak je předepsáno níže.

Toto ustanovení bylo změněno tak, aby bylo možné používat pouze zkratky v něm uvedené. Tyto zkratky musí být vkládány v pořadí uvedeném níže. Definované zkratky, které jsou uvedeny v pořadí, ve kterém se mají do pole vkládat, jestliže jsou použity, jsou následující:

STS/	Důvody pro zvláštní zacházení ze strany ATS, např. akce pátrání a záchrany, následovně:
ALTRV:	let uskutečňovaný v souladu s vymezením nadmořské výšky;
ATFMX:	let se schválenou výjimkou z opatření ATFM příslušným úřadem ATS;
FFR:	hašení požáru;
FLTCK:	letové ověřování za účelem kalibrace navigačních zařízení;
HAZMAT:	let přepravující nebezpečný materiál;
HEAD:	let se statusem přepravy hlavy státu;
HOSP:	sanitní let ohlášený zdravotnickými úřady;
HUM:	let uskutečňovaný v rámci humanitární mise;
MARSA:	let, za jehož rozstup od vojenského letadla přebírá odpovědnost vojenský subjekt;
MEDEVAC:	zdravotnická pohotovostní evakuace v případě ohrožení života;
NONRVSM:	let bez schopnosti RVSM, zamýšlející provést let ve vzdušném prostoru RVSM;
SAR:	let účastníci se akce pátrání a záchrany; a
STATE:	let zapojený do vojenských, celních nebo policejních služeb.

Další důvody pro zvláštní zacházení ze strany ATS musí být označeny pod zkratkou RMK/.

PBN/ Označení schopností RNAV a/nebo RNP. Zahrnuje tolik deskriptorů uvedených níže, které se vztahují k danému letu, až do maximální výše 8 záznamů, tj. ne více než 16 znaků.

	SPECIFIKACE RNAV
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 všechny povolené senzory
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 všechny povolené senzory
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 všechny povolené senzory
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	SPECIFIKACE RNP
L1	RNP 4
O1	Základní RNP 1 všechny povolené senzory
O2	Základní RNP 1 GNSS
O3	Základní RNP 1 DME/DME
O4	Základní RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH s BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH s RF (požadováno zvláštní povolení)
T2	RNP AR APCH bez RF (požadováno zvláštní povolení)

Kombinace alfanumerických znaků neuvedené výše jsou rezervovány.

NAV/ Význačné údaje týkající se navigačního vybavení jiné než uvedené v PBN/, jak je požadováno příslušným úřadem ATS. Za tuto zkratku uveďte rozšíření GNSS, kde jednotlivé metody rozšíření oddělte mezerou, např. NAV/GBAS SBAS. Jestliže je to vhodné, vložte RNAVX nebo RNAVINOP, jak je popsáno v IFPS User Manual a AIP ČR ENR 1.10.

COM/ Uveďte využití nebo schopnosti spojení, které nejsou uvedeny v poli 10a. Jestliže je to vhodné, vložte EXM833, jak je popsáno v IFPS User Manual a AIP ČR ENR 1.10.

DAT/ Uveďte využití údajů nebo schopnosti, které nejsou uvedeny v poli 10a.

SUR/ Uveďte přehledové využití nebo schopnosti, které nejsou uvedeny v poli 10b.

DEP/ Název a poloha letiště odletu, pokud je v poli 13 uvedeno ZZZZ, nebo ATS, od kterého je možné obdržet doplňující údaje letového plánu, pokud je v poli 13 uvedeno AFIL. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu následovně:

4 číslicemi udávajícími zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "N" (sever) nebo "S" (jih), po nichž následuje 5 číslic udávajících zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "E" (východ) nebo "W" (západ). K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. 4620N07805W (11 znaků).

NEBO,

Směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, následovně:

označení význačného bodu následované směrem od tohoto bodu ve formě 3 číslic udávajících magnetické stupně následovaným vzdáleností od tohoto bodu ve formě 3 číslic udávajících námořní míle. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření hodnot v magnetických stupních je nepraktické, mohou být použity zeměpisné stupně. K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR "DUB" by měl být uveden jako DUB180040.

NEBO,

první traťový bod (jméno nebo LAT/LONG) nebo rádiové návěstidlo, pokud letadlo nevzlétá z letiště.

- DEST/ Název a poloha letiště určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- DOF/ Datum odletu ve formě 6 číslic (RRMMDD, kde RR odpovídá roku, MM odpovídá měsíci a DD odpovídá dni).
- REG/ Značka státní příslušnosti nebo společná a rejstříková značka letadla, pokud je odlišná od identifikace letadla v poli 7.
- EET/ Význačné body nebo označení hranic FIR a sečtené odhadované uplynulé doby od vzletu po tyto body nebo hranice FIR, kde je tak stanoveno na základě regionálních postupů ICAO nebo příslušným úřadem ATS.
Příklady: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204
- SEL/ Kód SELCAL pro takto vybavené letadlo.
- TYP/ Pokud je v poli 9 uvedeno ZZZZ, typ letadla, kterému, je-li to nutné, předchází bez mezery počet letadel. Je-li v poli uvedeno více typů, pak jsou odděleny jednou mezerou.
Příklad: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/ Adresa letadla (vyjádřená ve formě alfanumerického kódu sestávajícího ze šesti znaků), když je tak požadováno příslušným úřadem ATS. Příklad: „F00001“ je nejnižší číslo adresy letadly obsažené ve zvláštním bloku spravovaném ICAO.
- RVR/ Požadavek letu na minimální RVR.
Poznámka: Toto ustanovení je detailně popsáno v Předpisu L 7030 – Regionální doplňkové postupy (EUR), Hlava 2.
- DLE/ Traťové zpoždění nebo vyčkávání – uveďte význačný(é) traťový(é) bod(y), kde je plánováno, že dojde ke zpoždění, následovaný(é) dobou trvání zpoždění ve formě 4 číslic udávajících hodiny a minuty (hhmm).
Příklad: DLE/MDG0030
- OPR/ Označení ICAO nebo název leteckého provozovatele, pokud se liší od identifikace letadla v poli 7.
- ORGN/ Osmipísmenná adresa AFTN nebo jiné vhodné kontaktní informace předkladatele v případech, kdy by předkladatel letového plánu nemusel být snadno identifikován, jak je požadováno příslušným úřadem ATS.
Poznámka: V některých oblastech mohou střediska přijímající letové plány vložit zkratku ORGN/ a AFTN adresu předkladatele automaticky.

- PER/ Údaje o výkonu letadla označené jediným písmenem, jak je uvedeno v Předpisu L 8168 Provoz letadel – letové postupy, je-li tak předepsáno příslušným úřadem ATS.
- ALTN/ Název náhradního letiště (náhradních letišť) určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- RALT/ Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště na trati, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo název (názvy) náhradního letiště (náhradních letišť), pokud označení ICAO není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- TALT/ Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště při vzletu, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo název náhradního letiště, pokud označení ICAO není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- RIF/ Podrobné údaje o trati na změněné letiště určení, po nichž následuje čtyřpísmenná směrovací značka ICAO daného letiště. Změněná trať je předmětem znovupovolení za letu.

Příklady: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

- RMK/ Jakékoli jiné poznámky v otevřené řeči, pokud jsou požadovány příslušným úřadem ATS nebo se považují za nutné.
- RFP/ Písmeno Q následované číslicí označující pořadí letového plánu nahrazujícího již dříve podaný letový plán.

Poznámka: Toto ustanovení je detailně popsáno v Předpisu L 7030 – Regionální doplňkové postupy (EUR), Hlava 2.

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/

AIC Attachment B – IFPS Validation System

The IFPUV Application will detect whether a test flight plan contains NEW 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 IFPS. 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.

AIC Attachment C – Detailed description of changes to ICAO FPL 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 Field 22 (Field 13) and Field 18. 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 via CHG message.

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)
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 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 Czech Republic AIP ENR 1.10:

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

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
- 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.

Item 16 - 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;

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)

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 Czech Republic AIP ENR 1.10.
- COM/ Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10a. If appropriate, insert EXM833 as detailed in the IFPS User Manual and Czech Republic AIP ENR 1.10.
- DAT/ Indicate data applications or capabilities not specified in 10a.
- 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
- 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.*