

DODATEK 2. PLAN LOTU

1. Wzór formularza planu ICAO
2. Instrukcje wypełniania formularza planu lotu ICAO
3. Instrukcje nadawania depeszy zgłoszonego planu lotu (FPL)
4. Instrukcje nadawania depeszy uzupełnienia planu lotu (SPL)
5. Przykład wypełnionego formularza planu lotu ICAO
6. Wzór formularza wykazu powtarzalnych planów lotu ICAO
7. Instrukcje wypełniania formularza wykazu powtarzalnych planów lotu ICAO
8. Przykład wypełnionego formularza wykazu powtarzalnych planów lotu ICAO

1. Wzór formularza planu ICAO

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité <<< FF >>>	ADDRESSEE(S) Destinataire(s)		
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message <<< (FPL) >>>	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ		TIME Heure	
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉS)			
19 ENDURANCE Autonomie E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /	EMERGENCY RADIO Radio de secours R / UHF U VHF E	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie S / POLAR P DESERT D MARITIME M JUNGLE J		JACKETS/Gilets de sauvetage J / LIGHT L FLUORES F UHF U VHF V	
DINGHIES/Canots D / NUMBER CAPACITY COVER COLOUR Nombre Capacité Couverture Couleur	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef		
REMARKS Remarques			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
FILED BY / Déposé par			
		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

2. Instrukcje wypełniania formularza planu lotu ICAO

2.1. Ustalenia ogólne

[#]Formularz planu lotu wypełniają odpowiednio:

- dowódca statku powietrznego lub upoważniony przez niego członek załogi albo upoważniony przedstawiciel użytkownika statku powietrznego;
- wyznaczeni pracownicy służby ruchu lotniczego, przyjmujący złożony plan lotu;
- wyznaczeni pracownicy służby ruchu lotniczego, którzy otrzymali plan lotu do nadania do ustalonych adresatów.

[#]Formularz planu lotu należy wypełniać w dwóch egzemplarzach, z czego:

- jeden egzemplarz (oryginał) zatrzymuje u siebie dowódca statku powietrznego;
- jeden egzemplarz (kopię) po napisaniu depezy planu lotu przez pracownika służby ruchu lotniczego pozostawia się na przechowanie.

Ściśle przestrzegać ustalonych wzorów i sposobów oznaczania danych.

Rozpocząć wpisywanie danych od pierwszej klatki. Zbędne klatki pozostawiać nie wypełnione.

Wpisywać wszystkie czasy zegarowe w postaci 4 cyfr według UTC.

Wpisywać wszystkie przewidywane czasy przelotu w postaci 4 cyfr (godziny i minuty).

Zaciemnione rubryki poprzedzające punkt 3 — powinny być wypełnione przez służby ruchu lotniczego i łączności (ATS i COM), jeżeli odpowiedzialność za sporządzanie depez o planie lotu nie została przekazana innemu organowi.

Uwaga.— Należy rozumieć, że użyte w planie lotu wyrażenie „lotnisko” dotyczy również innych miejsc niż lotniska, używanych przez pewne rodzaje statków powietrznych, np. śmigłowce lub balony.

2.2. Instrukcje nanoszenia danych ATS

Wypełniać punkty od 7 do 18, jak podano niżej.

Wypełniać także punkt 19, jak podano niżej, gdy wymaga tego właściwa władza ATS lub gdy jest to uważane za konieczne z innych względów.

Uwaga 1.— Numery punktów na formularzu nie następują w nieprzerwanej kolejności, gdyż odpowiadają numerom pól w depezach ATS.

Uwaga 2.— Patrz ustalenia dodatkowe dotyczące wypełniania planu lotu zawarte w Zbiorze Informacji Lotniczych - Polska.

PUNKT 7: ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO (NIE WIĘCEJ NIŻ 7 ZNAKÓW PISARSKICH)

WPISAĆ jedno z następujących oznaczeń rozpoznawczych statku powietrznego, składające się z nie więcej niż 7 znaków pisarskich:

a) znak rejestracyjny statku powietrznego (np. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), gdy:

1) w radiotelefonii znak wywoławczy, który ma stosować statek powietrzny, będzie się składać tylko z tego znaku (np. OOTEK) lub będzie poprzedzony zaakceptowanym przez ICAO telefonicznym oznacznikiem użytkownika (np. SABENA OOTEK);

2) statek powietrzny nie jest wyposażony w radiostację;

LUB b) zaakceptowany przez ICAO oznacznik użytkownika, po którym następuje identyfikator lotu (np. KLM511, NGA213, JTR25), w przypadku gdy znak wywoławczy, który ma stosować statek powietrzny w radiotelefonii, będzie się składać z zaakceptowanego przez ICAO telefonicznego oznacznika użytkownika i identyfikatora lotu (np. KLM511, NIGERIA 213, HERBIE 25).

Uwaga.— Postanowienia dotyczące używania radiotelefonicznych znaków wywoławczych są zawarte w Aneksie 10 tom II, rozdział 5. Zaakceptowane przez ICAO oznaczniki i oznaczniki telefoniczne użytkowników są zawarte w Doc 8585 — Oznaczniki dla użytkowników, władz lotniczych i służb.

**PUNKT 8: PRZEPISY WYKONYWANIA
LOTU i RODZAJ LOTU
(1 LUB 2 ZNAKI PISARSKIE)**

Przepisy
wykonywania lotu

WPISAC' jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju przepisów wykonywania lotu, do których pilot zamierza się stosować:

- I jeżeli IFR
- V jeżeli VFR
- Y jeżeli najpierw a w punkcie 15 podać
IFR) miejsce lub miejsca, w
- Z jeżeli najpierw których jest planowa-
VFR) na zmiana przepisów
wykonywania lotu

Rodzaj lotu

WPISAC' jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju lotu, jeżeli wymaga tego właściwa władza ATS:

- S jeżeli lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego
- N jeżeli lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego
- G jeżeli lot lotnictwa ogólnego
- M jeżeli lot wojskowy
- X jeżeli lot innego rodzaju niż podane wyżej.

**PUNKT 9: LICZBA I TYP STATKÓW
POWIETRZNYCH ORAZ KATEGORIA
TURBULENCJI W ŚLADZIE
AERODYNAMICZNYM**

Liczba statków powietrznych
(1 lub 2 znaki pisarskie)

WPISAC' liczbę statków powietrznych tylko wtedy, gdy jest ich więcej niż jeden.

Typ statków powietrznych
(2-4 znaki pisarskie)

WPISAC' właściwy oznacznik, jak podano w dokumencie ICAO Doc 8643 — *Oznaczniki typów statków powietrznych*,

LUB jeżeli takiego oznacznika nie przydzielono albo w przypadku lotu grupowego, w którym bierze udział więcej niż jeden typ,

WPISAC' ZZZZ oraz *PODAC'* w punkcie 18 (liczby i) typ(y) statku(ów) powietrznego(nych), poprzedzając wyrażeniem TYP/ .

Kategoria turbulencji w
śladzie aerodynamicznym
(1 znak pisarski)

WPISAC' za ukośną kreską jedną z następujących liter, w celu wskazania kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego:

H — CIĘŻKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 136 000 kg lub więcej;

M — ŚREDNI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej mniej niż 136 000 kg, lecz więcej niż 7000 kg;

L — LEKKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 7000 kg lub mniej.

PUNKT 10: WYPOSAŻENIE

Urządzenia radiokomunikacyjne i
nawigacyjne oraz pomoce podejścia

WPISAC' jedną z następujących liter:

N jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu lub wyposażenie takie jest niesprawne,

LUB S jeżeli na pokładzie znajduje się sprawne standardowe wyposażenie w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu (*patrz Uwaga 1*),

I/LUB

WPISAC' jedną lub więcej z następujących liter w celu podania posiadanego i sprawnego wyposażenia COM/NAV/podejścia:

A (Nie ma przydzielonego znaczenia)	M Omega
B (Nie ma przydzielonego znaczenia)	O VOR
C LORAN C	P (Nie ma przydzielonego znaczenia)
D DME	Q (Nie ma przydzielonego znaczenia)
E (Nie ma przydzielonego znaczenia)	R Rodzaj certyfikacji RNP (<i>patrz Uwaga 5</i>)
F ADF	T TACAN
G (GNSS)	U UHF RTF
H HF RTF	V VHF RTF
I Nawigacja bezwładnościowa	W
J (Linia przekazywania danych) (<i>patrz Uwaga 3</i>)	X
K (MLS)	Y
L ILS	Z Inne posiadane wyposażenie (<i>patrz Uwaga 2</i>)

} zgodnie z wymaganiami ATS

Uwaga 1.— Za standardowe wyposażenie uważa się VHF RTF, ADF, VOR i ILS, chyba że właściwa władza ATS ustaliła inną kombinację.

Uwaga 2.— Jeżeli litera Z została użyta, podać w punkcie 18, to inne posiadane wyposażenie, poprzedzając je skrótem COM/ i/lub NAV/ , zgodnie z przypadkiem.

Uwaga 3.— Jeżeli użyto literę J, to w punkcie 18 wskazać pokładowe wyposażenie wpisując: DAT/ , po czym jedną lub więcej odpowiednich liter.

Uwaga 4.— Informację o możliwościach nawigacyjnych przekazuje się do ATC w celu uzyskania zezwolenia i ustalenia trasy.

Uwaga 5.— Litera R wskazuje, że statek powietrzny spełnia wymagania rodzaju RNP, ustalonego dla odpowiedniego odcinka(ów) trasy, tras(y) i/lub danego obszaru.

Wyposażenie dozorowania

WPISAC' z następujących jedną lub dwie litery w celu opisanego posiadanego sprawnego wyposażenia dozorowania:

Wyposażenie SSR

N	Brak
A	Transponder — mod A (4 cyfry - 4096 kodów)
C	Transponder — mod A (4 cyfry - 4096 kodów) i mod C
X	Transponder — mod S, bez podawania zarówno znaku rozpoznawczego statku powietrznego jak i wysokości barometrycznej
P	Transponder — mod S z podawaniem wysokości barometrycznej, lecz bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego
I	Transponder — mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, lecz bez podawania wysokości barometrycznej
S	Transponder — mod S z podawaniem zarówno wysokości barometrycznej jak i znaku rozpoznawczego statku powietrznego.

Wyposażenie ADS

D	Możliwości ADS
---	----------------

PUNKT 13: LOTNISKO ODLOTU I CZAS (8 znaków pisarskich)

WPISAC' przyjęty przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu,

LUB jeżeli wskaźnik lokalizacji nie został przydzielony,

WPISAC' grupę ZZZZ i **PODAC'** w punkcie 18 nazwę lotniska poprzedzoną skrótem DEP/ ,

LUB jeżeli plan lotu otrzymano ze statku powietrznego znajdującego się w powietrzu,

WPISAC' AFIL i **PODAC'** w punkcie 18 przyjęte przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji miejscowości, w której działa organ ATS, od którego można otrzymać dodatkowe dane planu lotu, poprzedzając to oznaczenie skrótem DEP/ .

NASTĘPNIE BEZ ODSTĘPU,

WPISAC' do planu lotu przedłożonego przed odlotem przewidywany czas odblokowania,

LUB do planu otrzymanego od statku w locie, wpisać rzeczywisty lub przewidywany czas nad pierwszym punktem trasy, do której plan lotu się odnosi.

PUNKT 15: TRASA

WPISAC' pierwszą prędkość przelotową, jak podano w (a) i pierwszy poziom przelotu, jak podano w (b), bez odstępu między nimi.

POTEM po strzałce — *WPISAC'* opis trasy, jak podano w (c).

(a) Prędkość przelotowa
(nie więcej niż 5 znaków pisarskich)

WPISAC' Rzeczywistą prędkość powietrzną (*TAS*) dla pierwszej części trasy lub dla całej trasy, wyrażoną jako:

Kilometry na godzinę, określone literą *K* oraz czterema cyframi (np. K0830), *lub*

Węzły określone literą *N* oraz czterema cyframi (np. N0485), *lub*

Rzeczywistą liczbę Macha, zaokrągloną do najbliższych setnych części liczby Macha, podaną jako litera *M* oraz 3 cyfry (np. M082), gdy tego wymaga właściwa władza *ATS* danego Państwa.

(b) Poziom przelotu
(nie więcej niż 5 znaków pisarskich)

WPISAC' planowany poziomy przelotu dla pierwszej części lub całej trasy jako:

poziomy lotu wyrażony literą *F* z trzema cyframi (np. F085, F330), *lub*

*standardowy poziomy metryczny w dziesiątkach metrów wyrażony literą *S* z czterema cyframi (np. S1130), *lub*

1.1. _____

* Gdy tak przypisano przez właściwą władzę *ATS*.

wysokość bezwzględna w setkach stóp wyrażona literą *A* z trzema cyframi (np. A045, A100), *lub*

wysokość bezwzględna wyrażona w dziesiątkach metrów wyrażona literą *M* z czterema cyframi (np. M0840), *lub*

#*WPISAC'* dla niekontrolowanych lotów *VFR* — litery *VFR* oraz dwie cyfry określające wysokość nad terenem w dziesiątkach metrów np. *VFR 20*, co oznacza wysokość *VFR* 200 m *AGL*. W przypadku gdy lot *VFR* zaczyna się na lotnisku kontrolowanym, wysokość nad terenem poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną należy określić w punkcie 18 planu lotu po skrócie *RMK* (np. *RMK/200 m AGL*).

(c) Trasa (włącznie ze zmianami prędkości, poziomu i/lub przepisami wykonywania lotu)

Loty wzdłuż wyznaczonych tras ATS

WPISAC' jeżeli lotnisko odlotu znajduje się na trasie *ATS* lub jest z nią połączone — oznacznik pierwszej trasy *ATS*

LUB jeżeli lotnisko odlotu nie znajduje się na trasie *ATS* lub nie jest z nią połączone — litery *DCT* wraz z oznaczeniem punktu wlotu na pierwszą trasę *ATS*, a następnie oznacznik tej trasy

POTEM

WPISAC' każdy punkt, w którym zamierzona jest bądź to zmiana prędkości lub poziomu, bądź zmiana trasy lotniczej i/lub zmiana przepisów wykonywania lotu.

Uwaga.— *Gdy jest planowane przejście z dolnej trasy ATS do górnej, a trasy te prowadzą w tym samym kierunku, to nie musi być wpisany punkt przejścia.*

A PO TYM PUNKCIE W KAŻDYM PRZYPADKU

oznaczenie następnego odcinka trasy *ATS*, nawet gdy jest on ten sam co poprzednio,

LUB *DCT*, jeżeli lot do następnego punktu będzie odbywać się poza wyznaczoną trasą, chyba że oba punkty są określone za pomocą współrzędnych geograficznych.

Loty poza wyznaczonymi trasami ATS danego Państwa

WPISAC' punkty oddalone od siebie normalnie nie więcej niż 30 minut lotu lub 370 km (200 NM) wraz z wszystkimi punktami, od których zamierzona jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana kierunku lotu albo zmiana przepisów wykonywania lotu.

LUB gdy tego wymaga właściwa władza ATS,

OKREŚLIĆ trasę lotów wykonywanych na kierunku ogólnym wschód-zachód między 70°N i 70°S za pomocą znaczących punktów nawigacyjnych wyznaczonych przez przecięcia równoleżników, wyrażonych w pełnych stopniach lub ich połówkach, z południkami przebiegającymi w odstępach 10° długości geograficznej. Dla lotów wykonywanych w przestrzeniach leżących poza tymi szerokościami geograficznymi trasy powinny być określone za pomocą znaczących punktów nawigacyjnych wyznaczonych przez przecięcia równoleżników z południkami przebiegającymi w odstępach 20° długości geograficznej. Odległość między znaczącymi punktami nawigacyjnymi, w miarę możliwości, nie powinna przekraczać jednej godziny lotu. Jeśli będzie to konieczne, powinny zostać określone dodatkowe znaczące punkty nawigacyjne.

Dla lotów wykonywanych na kierunku ogólnym północ-południe określić trasy za pomocą znaczących punktów nawigacyjnych wyznaczonych przez przecięcie południków, określonych w pełnych stopniach długości, z określonymi równoleżnikami przebiegającymi w odstępach 5°.

[#]*Uwaga.— Dla odcinków trasy lotów w FIR Warszawa zapis nie ma zastosowania.*

WPISAC' DCT między następującymi po sobie kolejno punktami, chyba że oba punkty są określone za pomocą współrzędnych geograficznych lub namiaru i odległości.

STOSOWAĆ TYLKO sposób zestawiania danych podanych w punktach od (1) do (5) niżej i **ODDZIELAĆ** każdy podpunkt od następnego odstępem.

(1)

Trasa ATS (2 do 7 znaków pisarskich)

Oznacznik kodowy przydzielony trasie lub odcinkom trasy, a gdzie należy, oznacznik kodowy przydzielony

standardowej trasie odlotu lub dolotu (np. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Uwaga.— Ustalenia dotyczące stosowania oznaczników trasy są zawarte w Aneksie 11, dodatek 1, natomiast materiał przewodni o stosowaniu rodzaju RNP na określonym(ych) odcinku(ach) trasy, trasie(ach) lub w obszarze zawarty jest w Podręczniku wymaganej charakterystyki nawigacyjnej (RNP) (Doc 9613).

(2)

Znaczący punkt nawigacyjny (2 do 11 znaków pisarskich)

Oznacznik kodowy (2 do 5 znaków pisarskich) przydzielony punktowi (np. LN, MAY, HADDY), lub

jeżeli oznacznik kodowy nie został przydzielony — stosować jeden z następujących sposobów:

— *Tylko stopnie* (7 znaków pisarskich):

2 cyfry określające szerokość w stopniach, po których następuje litera „N” (północ) lub „S” (południe), następnie trzy cyfry określające długość w stopniach, po których następuje litera „E” (wschód) lub „W” (zachód), aby liczby odpowiadające szerokości i długości geograficznej miały prawidłowy układ, należy uzupełnić je zerami, np. 46N078W,

— *Stopnie i minuty* (11 znaków pisarskich):

[#]4 cyfry określające szerokość w stopniach (2 cyfry) i minutach (2 cyfry), po których następuje litera „N” (północ) lub „S” (południe), następnie 5 cyfr określających długość w stopniach (3 cyfry) i minutach (2 cyfry), po których następuje litera „E” (wschód) lub „W” (zachód), aby liczby odpowiadające szerokości i długości miały prawidłowy układ, należy uzupełnić je w razie potrzeby zerami, np. 4620N07805W.

— *Namiar i odległość od pomocy nawigacyjnej:*

Oznaczenie pomocy nawigacyjnej (normalnie urządzenie VOR) w postaci dwóch lub trzech znaków pisarskich, NASTĘPNIE namiar od pomocy nawigacyjnej w postaci trzech cyfr podających stopnie w odniesieniu do południka magnetycznego, NASTĘPNIE odległość od pomocy w postaci trzech cyfr wyrażających mile morskie; aby liczby miały prawidłowy układ, należy uzupełnić je w razie potrzeby zerami, np. punkt na kierunku magnetycznym 180° w odległości 40 mil morskich od urządzenia VOR „DUB” powinien być podany jako DUB 180040.

- (3) Zmiana prędkości lub poziomu
(nie więcej niż 21 znaków pisarskich)

Punkt, w którym planowana jest zmiana prędkości (o 5% TAS lub 0,01 Macha lub więcej) lub zmiana poziomu, określony dokładnie tak, jak podano wyżej w (2), po którym następuje *ukośna kreska i prędkość przelotowa oraz poziom przelotu*, wyrażone dokładnie tak, jak podano wyżej w (a) i (b), bez odstępów między nimi *nawet wtedy, gdy tylko jedna z tych wartości ulegnie zmianie*.

Przykłady: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

- (4) Zmiana przepisów wykonywania lotu
(nie więcej niż 3 znaki pisarskie)

Punkt, w którym jest planowana zmiana przepisów wykonywania lotu, określony dokładnie jak wyżej w (2) lub (3) stosownie do przypadku, *następnie odstęp oraz jeden z następujących skrótów*:

VFR — gdy ma nastąpić zmiana z IFR na VFR

IFR — gdy ma nastąpić zmiana z VFR na IFR

Przykłady: LN VFR
LN N0284A050 IFR

- (5) Wznoszenie w przelocie
(nie więcej niż 28 znaków pisarskich)

Litera C, po której następuje *ukośna kreska*; *NASTEPNIE punkt*, w którym planowane jest rozpoczęcie wznoszenia w przelocie, określony dokładnie tak, jak podano wyżej w (2), po którym następuje *ukośna kreska*; *NASTEPNIE prędkość*, jaka powinna być utrzymywana podczas wznoszenia w przelocie, wyrażona dokładnie tak, jak podano wyżej w (a), po której następują *dwa poziomy określając warstwę, która ma być zajęta podczas wznoszenia w przelocie*; każdy z tych poziomów wyrażony dokładnie tak jak podano wyżej w (b), *lub poziom, powyżej którego planowane jest wznoszenie w przelocie wraz z wyrazem PLUS*, bez odstępów między nimi.

Przykłady: C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620.

**PUNKT 16: LOTNISKO DOCELOWE
I CAŁKOWITY PRZEWIDYWANY CZAS
PRZELOTU, LOTNISKO(A) ZAPASOWE**

Lotnisko docelowe i całkowity
przewidywany czas przelotu
(8 znaków pisarskich)

WPISAC przyjęty przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska docelowego, a po nim — bez odstępów — całkowity przewidywany czas przelotu,

LUB jeżeli nie został przydzielony wskaźnik lokalizacji,

WPISAC grupę czteroliterową ZZZZ a po niej — bez odstępów — całkowity przewidywany czas przelotu i *PODAC* w punkcie 18 nazwę lotniska poprzedzoną skrótem DEST/ .

Uwaga.— Dla planu lotu otrzymanego od statku powietrznego podczas lotu całkowity przewidywany czas przelotu jest to przewidywany czas przelotu od pierwszego punktu trasy, do której się odnosi plan lotu.

Lotnisko(a) zapasowe
(4 znaki pisarskie)

WPISAC przyjęte przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji nie więcej niż dwóch lotnisk zapasowych, przedzielonych odstępem,

LUB jeżeli lotnisko zapasowe nie ma przydzielonego wskaźnika lokalizacji,

WPISAC grupę ZZZZ i *PODAC* w punkcie 18 nazwę lotniska, poprzedzoną skrótem ALTN/ .

PUNKT 18: INNE INFORMACJE

WPISAC 0 (zero) jeżeli nie podaje się żadnych informacji,

LUB w niżej podanej kolejności ewentualne inne niezbędne informacje w postaci odpowiedniego wskaźnika i kreski ukośnej, po której podaje się potrzebną informację;

EET/	znaczące punkty nawigacyjne lub oznaczniki granic FIR oraz zsumowane przewidywane czasy przelotu do tych punktów lub granic FIR, gdy tak ustalono na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej lub przez właściwe władze ATS danego Państwa. Przykłady: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204 <i>#Uwaga 1.— Dla niekontrolowanych lotów VFR wymaga się podawania informacji o przewidywanym czasie przelotu do granicy FIR Warszawa.</i>	COM/	dane szczególnego znaczenia odnośnie urządzeń łączności, jeżeli są wymagane przez właściwą władzę ATS danego Państwa np. COM/UHF tylko. <i>#Uwaga 4.— W przypadku gdy statek powietrzny nie dysponuje wszystkimi częstotliwościami używanymi do łączności radiowej w FIR Warszawa, wymagane jest wymienienie tych (z nich), którymi dysponuje.</i>
RIF/	szczegóły trasy prowadzącej do ewentualnego zmienionego lotniska docelowego, po czym przyjęte przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska. Zmiana trasy wymaga zmiany zezwolenia podczas lotu. Przykłady: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH RIF/LEMD	DAT/	istotne dane o możliwościach linii przekazywania danych przy użyciu jednej lub więcej liter S, H, V i M, np. DAT/S dla satelitarnej linii przekazywania danych, DAT/H dla linii przekazywania danych HF, DAT/V dla linii przekazywania danych VHF, DAT/M dla linii przekazywania danych SSR z modem S.
REG/	znaki rejestracyjne statku powietrznego, jeżeli różnią się od oznaczenia rozpoznawczego podanego w punkcie 7.	NAV/	dane szczególnego znaczenia odnośnie wyposażenia nawigacyjnego, jeżeli wymagane przez właściwą władzę ATS danego Państwa.
SEL/	kod SELCAL, jeżeli wymaga tego właściwa władza ATS danego Państwa. <i>#Uwaga 2.— Dla lotów w FIR Warszawa nie wymaga się wpisywania kodu SELCAL.</i>	DEP/	nazwa lotniska odlotu, jeżeli w punkcie 13 wpisano grupę ZZZZ albo przyjęte przez ICAO czteroliterowe wskaźniki lokalizacji miejscowości, w której znajduje się organ ATS, od którego można otrzymać dodatkowe dane planu lotu, jeżeli w punkcie 13 wpisano skrót AFIL.
OPR/	nazwa użytkownika, jeżeli nie można go określić z oznaczenia rozpoznawczego statku powietrznego podanego w punkcie 7.	DEST/	nazwa lotniska docelowego, jeżeli w punkcie 16 wpisano grupę ZZZZ.
STS/	przyczyna specjalnego traktowania przez organ służb ruchu lotniczego, np. statek powietrzny sanitarny, jeden silnik niesprawny, np. STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP.	ALTN/	nazwy(a) zapasowych(ego) docelowych(ego) lotnisk(a), jeżeli w punkcie 16 wpisano grupę ZZZZ.
TYP/	typ statku powietrznego (typy statków powietrznych) poprzedzony(e) w razie potrzeby liczbą statków powietrznych, jeżeli w punkcie 9 podana jest grupa ZZZZ.	RALT/	nazwy(a) zapasowych(ego) lotnisk(a) na trasie.
PER/	dane o osiągnięciach statku powietrznego, jeżeli wymaga tego właściwa władza ATS danego Państwa. <i>#Uwaga 3.— Dla lotów w FIR Warszawa nie wymaga się podawania danych o osiągnięciach statku powietrznego.</i>	CODE/	adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego, składającego się z sześciu znaków szesnastkowego systemu znaków), gdy tego wymaga właściwa władza ATS. Przykład: „F00001” stanowi najniższą wartość adresu statku powietrznego, zawartego w specjalnym bloku określanym przez ICAO.
		RMK/	ewentualne uwagi tekstem otwartym, jeżeli jest to wymagane przez właściwą władzę ATS danego Państwa lub jest uważana za konieczne.

PUNKT 19: DODATKOWE INFORMACJE

Zapas paliwa

Po E/ *WPISAC* 4-cyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.

Osoby na pokładzie

Po P/ *WPISAC* całkowitą liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, jeżeli jest to wymagane przez właściwą władzę ATS danego Państwa. *WPISAC* TBN (wymaga zgłoszenia), gdy całkowita liczba osób nie jest znana w czasie składania planu lotu.

Wyposażenie ratunkowe i do przetrwania

R/ (RADIO) *SKREŚLIĆ* U, jeżeli UHE na częstotliwości 243,0 MHz nie jest w dyspozycji. *SKREŚLIĆ* V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest w dyspozycji. *SKREŚLIĆ* E jeżeli awaryjna radiolatarnia pokładowa (ELT) nie jest w dyspozycji.

S/ (WYPOSAŻENIE DO PRZETRWANIA) *SKREŚLIĆ* wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania. *SKREŚLIĆ* P, jeżeli nie ma polarnego wyposażenia do przetrwania. *SKREŚLIĆ* D, jeżeli nie ma pustynnego wyposażenia do przetrwania. *SKREŚLIĆ* M, jeżeli nie ma morskiego wyposażenia do przetrwania. *SKREŚLIĆ* J, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania w dżungli.

J/ (KAMIZELKI) *SKREŚLIĆ* wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia w kamizelki. *SKREŚLIĆ* L, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w źródło światła. *SKREŚLIĆ* F, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w środki fluorescencyjne. *SKREŚLIĆ* U lub V lub obie jak w R/ wyżej dla podania wyposażenia kamizelek w urządzenia radiowe.

D/ *SKREŚLIĆ* wskaźniki D i C, jeżeli

(DINGI) (ILOŚĆ) nie ma wyposażenia w dingi lub *WPISAC* ilość dingi; i

(POJEMNOŚĆ) *WPISAC* całkowitą pojemność wszystkich posiadanych dingi wyrażoną w liczbie osób; i

(POKRYCIE) *SKREŚLIĆ* wskaźnik C, jeżeli dingi nie mają pokryć; i

(KOLOR) *WPISAC* kolor posiadanych dingi.

A/ (KOLOR STATKU POWIETRZNEGO I OZNACZENIA) *WPISAC* kolor statku powietrznego i jego charakterystyczne oznaczenia.

N/ (UWAGI) *SKREŚLIĆ* wskaźnik N, jeżeli nie ma uwag, lub *PODAC* inne posiadane urządzenia ratunkowe i uwagi odnośnie tego sprzętu.

C/ (PILOT) *WPISAC* nazwisko dowódcy statku powietrznego.

2.3. Złożony przez

WPISAC nazwę organu lub jednostki albo nazwisko osoby składającej plan lotu.

2.4. Przyjęcie planu lotu

Zaznaczyć przyjęcie planu lotu w sposób ustalony przez właściwą władzę ATS.

2.5. Instrukcje dotyczące wpisywania danych dotyczących COM

Punkty do wypełnienia

WYPEŁNIC dwa górne zaciemnione pola formularza, i *WYPEŁNIC* trzecie, gdy to jest konieczne, zgodnie z PANS-ATM rozdział 11, ust. 11.2.1.2. niniejszego dokumentu, chyba że ATS określił inaczej.