

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING / ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ**ENR 1.10.1 Procedures for the submission of a flight plan. / Правила представления плана полета**

A flight plan shall be submitted prior operating any flight in the airspace of Ukraine in the form and according to provisions of ICAO Annex 2 and ICAO Doc 4444 PANS/ATM, Appendix 2, CFMU Basic Handbook, part IFPS User Manual of valid edition.

Flight plan can either be filed as:

- individual flight plan (FPL ICAO), or
- repetitive flight plan (RPL ICAO).

1. Time of submission.

Except when other arrangements have been made for submission of repetitive flight plans (RPL) flight plans (FPL) for IFR/GAT flights intending to operate within L'viv, Kyiv, Odesa, Dnipropetrovs'k, Simferopol FIRs shall be sent at latest 3 hours but not more than 120 hours (5 days) before Estimated Off – Block Time (EOBT). For OAT or VFR flights FPLs shall be sent at latest 1 hour before EOBT.

2. Place of submission.

For flights departing from an aerodrome within the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIRs Aircraft Operators shall submit flight plans themselves or via ARO at the aerodrome of departure (or via ARO at the nearest aerodrome in the case of absence of ARO at the aerodrome of departure).

3. Contents and form of FPL.

3.1. Contents and form of FPL conform to ICAO Doc. 4444 PANS/ATM.

FPL Forms are available at ARO and airport office.

3.2. When a FPL is submitted by telephone, teletype or fax, the sequence of items of the flight plan form must be strictly adhered to.

3.3. Operators of RNAV equipped aircraft shall indicate the status by inserting the letter R in Item 10 of the ICAO flight plan.

3.4. Operators of aircraft approved for RNAV 1 (P-RNAV) operations shall, in addition to designator "R", also insert the designator "P" in Item 10 of the flight plan.

4. Flight plan and flight plan associated messages submission procedures.

4.1. IFPS will perform message processing for IFR/GAT flights as follows :

The IFPS receives and processes the following messages (for IFR/GAT flights only):

– FPL, CHG, DLA, CNL, DEP, ARR, FNM, MFS, AFP, RQP, RQS

4.2. The IFPS distributes the following messages:

– FPL, CHG, DLA, CNL, DEP, ARR, ACK, MAN, REJ, ACH, APL

4.3. Flight plans for all IFR/GAT flights, or portions thereof, departing from within the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIRs shall be addressed to the IFPS as described below. Flight plans for flights departing outside the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIRs and operating into or overflying the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIRs shall be submitted in accordance with the procedures published by the State within which the aerodrome of departure is located.

5. Flights departing an aerodrome within the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIRs and remaining wholly within the IFPS Zone.

Flight plan and associated messages need ONLY be addressed to the two IFPS Units as follows:

For AFTN - EUCHZMFP and EUCBZMFP

For SITA - BRUEP7X and PAREP7X

Note 1: BOTH IFPU's must be addressed for all flight plans and associated messages.

План полета должен быть подан перед началом любого полета в воздушном пространстве Украины в соответствии с Приложением 2 ICAO, Doc. 4444 PANS/ATM, Руководством CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual") действующего издания.

План полета может быть подан в виде:

- индивидуального плана полета в форме FPL ICAO или
- перечня повторяющихся планов полетов в форме RPL ICAO.

1. Время подачи.

За исключением случаев, когда в отношении представления повторяющихся планов полетов достигнута иная договоренность, план полета (FPL) для рейсов, запланированных в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должен быть подан не менее, чем за 1 час (3 часа, если рейс является объектом мер ATFM) до расчетного времени уборки колодок (EOBT), но не более чем за 120 часов (5 дней) до расчетного времени уборки колодок.

2. Место подачи.

Эксплуатанты воздушных судов, планирующие вылет с аэродромов, находящихся во Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR должны подавать планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, самостоятельно или через ARO аэродрома вылета (или через ARO ближайшего аэродрома при отсутствии ARO на аэродроме вылета).

3. Содержание и форма плана полета.

3.1. Содержание и форма FPL отвечают требованиям ICAO Doc. 4444 PANS/ATM

Бланки FPL есть в ARO и аэропортовом органе.

3.2. Если план полета передается по телефону, телетайпу или телефаксу надо строго соблюдать последовательность полей плана полета.

3.3. Эксплуатанты воздушных судов, оборудованных для выполнения полета методом зональной навигации должны указать статус, поставив букву «R» в поле 10 плана полета.

3.4. Эксплуатанты воздушных судов, утвержденные к полетам по RNAV 1 (P-RNAV), должны дополнительно к букве «R» указывать букву «P» в поле 10 плана полета.

4. Процедуры подачи планов полета (FPL) и сообщений, касающихся планов полета.

4.1. Интегрированная Система Первоначальной Обработки Планов Полетов (IFPS) Евроконтроля будет выполнять обработку сообщений следующим образом:

IFPS получает и обрабатывает следующие сообщения (только на рейсы, планируемые как полет GAT и по правилам полетов по приборам (IFR/GAT):

– FPL, CHG, DLA, CNL, DEP, ARR, FNM, MFS, AFP, RQP, RQS .

4.2. IFPS распространяет следующие сообщения:

– FPL, CHG, DLA, CNL, DEP, ARR, ACK, MAN, REJ, ACH, APL.

4.3. Планы полета и сообщения, касающиеся планов полета на рейсы, планируемые при отправлении с аэродромов Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, и планируемые (полностью или частично) в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должны подаваться в адреса оперативных органов IFPS, как описано ниже. Планы полета на рейсы, выполняемые с аэродромов, находящихся вне Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должны подаваться в соответствии с процедурами, установленными теми государствами, с аэродромов которых планируется вылет.

5. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета для рейсов с запланированным вылетом с аэродромов, находящихся в Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR и полетов, которые будут осуществляться полностью в пределах Зоны IFPS.

Планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы только в следующие адреса двух операционных органов IFPS:

По каналам AFTN: EUCHZMFP и EUCBZMFP

По каналам SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Примечание 1: Планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы в адреса ОБОИХ операционных органов IFPS.

Note 2: For any VFR or OAT portions of the flights the address of UKRAEROCENTER (UKKKZDZX), ATSU's addresses of L'viv, Kyiv, Dnipropetrovsk, Odesa and Simferopol FIRs as well Air Defence Units (in accordance with the route of the flight), ARO's of the destination and alternative aerodrome(s), UKSATSE Rout Charges Office, CAA Central Dispatch Service will have to be added by the originator preferably by using the re-addressing function described in paragraph 9 below.

Note 3: For all flights which are planned to operate entirely according to VFR and/or as OAT flight plans and associated messages shall be addressed by the originator only to UKRAEROCENTER (UKKKZDZX), ATSU's of L'viv, Kyiv, Dnipropetrovsk, Odesa and Simferopol FIRs, Air Defence Units (in accordance with the route of the flight), ARO's of the destination and alternative aerodrome(s), UKSATSE Route Charges Office and CAA Central Dispatch Service.

6. Flights entering or overflying the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovsk, Odesa and Simferopol FIRs.

For that portion of the flight within the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovsk, Odesa and Simferopol FIRs, only the two IFPUs need be addressed, as indicated in paragraph 5 above.

7. Flights departing an aerodrome within L'viv, Kyiv, Dnipropetrovsk, Odesa and Simferopol FIRs and then exiting the IFPS Zone.

7.1. For that portion of the flight within the L'viv, Kyiv, Dnipropetrovsk, Odesa and Simferopol FIRs, only the two IFPUs need be addressed as indicated in paragraph 5 above.

7.2. For any portion of the flight outside the IFPS Zone, the flight plan message originator is responsible for having the flight plan and associated messages addressed to all appropriate ATSUs in accordance with ICAO procedures. The 'Re-addressing' procedure below (paragraph 9.) describes the preferred way of addressing ATS units outside the IFPS Zone as it ensures consistency between messages distributed inside and outside the Zone. This procedure will enable the IFPS to distribute a validated flight plan or associated message to any additional AFTN address, which is included in the address line as described below (paragraph 9).

7.3. Flight plan and flight plan associated messages shall be submitted to the IFPS in accordance with the procedures published in CFMU Basic Handbook, part IFPS User Manual of valid edition.

8. IFPS operational reply messages (ORMS).

8.1. Operational Reply Messages (ORMs) -ACK, MAN, REJ- are used by IFPS to indicate to the message originator the status of the processing of a message.

8.2. Acknowledge (ACK) Message is used to acknowledge to the originator the successful processing of a message. An ACK message is returned to the message originator when the received message has been successfully processed in IFPS.

Примечание 2: Относительно части полета, который выполняется по правилам визуальных полетов (VFR/GAT), или части полета, который выполняется как OAT, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, дополнительно должны быть поданы подателем сообщения в адрес Укразероцентра (UKKKZDZX), а также в адреса органов ATS Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, а также органов ПВО в соответствии с маршрутом полета, ARO аэродромов назначения и запасных аэродромов, ЦДС ГА и дирекции аэронавигационных сборов Укразероруха предпочтительно, используя функцию переадресации, описанную ниже в п. ENR 1.10.1.9.

Примечание 3: Относительно полета, который на всей протяженности маршрута выполняется по правилам визуальных полетов (VFR), и/или как OAT, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы подателем сообщения в адрес Укразероцентра (UKKKZDZX), а также в адреса органов ATS Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, а также органов ПВО в соответствии с маршрутом полета, ARO аэродромов назначения и запасных аэродромов, ЦДС ГА и дирекции аэронавигационных сборов Укразероруха.

6. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета для рейсов, выполняемых с посадкой на аэродромах, находящихся во Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR или транзитом через воздушного пространства вышеупомянутых FIR.

Относительно части маршрута, находящегося в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета должны быть поданы только в адреса двух оперативных органов IFPS, как описано выше в п. ENR 1.10.1.5.

7. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета для рейсов, выполняемых при вылете с аэродромов, находящихся во Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR и при дальнейшем выполнении полета вне зоны IFPS.

7.1. Относительно части маршрута, находящегося в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы только в адреса двух оперативных органов IFPS, как описано выше в п. ENR 1.10.1.5.

7.2. Относительно части маршрута, находящегося вне воздушного пространства Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы во все соответствующие органы ATS в соответствии с процедурами ICAO (Doc ICAO 4444 PANS/ATM). Податель сообщений несет ответственность за правильность адресации сообщений в органы ATS, которые находятся вне зоны IFPS. Использование функции переадресации, описанной ниже в п. ENR 1.10.1.9., является наиболее предпочтительным способом подачи сообщений в органы ATS, которые находятся вне зоны IFPS, так как использование этой функции обеспечивает целостность и последовательность распределения планов полета в зоне IFPS и вне ее. Использование этой функции позволяет IFPS распространять корректные планы полетов и сообщения, касающиеся планов полета в любые дополнительные адреса AFTN, указанные в адресной строке, как описано ниже в п. ENR 1.10.1.9.

7.3. Планы полетов и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы в Систему первоначальной обработки планов полетов (IFPS) в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual") действующего издания.

8. Операционные сообщения IFPS.

8.1. Операционные сообщения IFPS – ACK, MAN, REJ – используются Системой первоначальной обработки планов полетов (IFPS) для оповещения подателя сообщения о состоянии обработки поданного сообщения.

8.2. Сообщение ACK (ACKNOWLEDGEMENT) посылается системой IFPS подателю плана полета или сообщения, касающихся плана полета, для подтверждения успешной обработки упомянутых сообщений.

8.3. Manual (MAN) Message is used to indicate to the originator that errors have been detected in the submitted message and that it has been referred for manual processing. A MAN message will be followed, after the delay required for manual processing, either by an ACK message if the flight plan has been successfully corrected by the IFPS operator or by a REJ message.

8.4. Reject (REJ) Message is used to indicate to the message originator that the submitted message had been filed incorrectly and could not be processed successfully, and consequently flight plan had not been distributed to the ATSU's concerned. Each REJ message contains description of errors detected and which could not be corrected by IFPS operator. In this case message originator have to correct detected errors and then re-submit the correct message.

8.5. Flight plan is considered as submitted and consequently flight may be operated only if the flight plan message originator has succeeded to receive Acknowledge (ACK) Message.

9. The Re-addressing Function.

Any additional addresses to be included should be placed after the originator information line and immediately before the open bracket which indicates the beginning of the message. An example of an AFTN message with such additional addresses is given below:

```
FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 UKBBZPZX
AD ADDRESS1 ADDRESS2 ADDRESS3 ADDRESS4 ADDRESS5 ADDRESS6 ADDRESS7
AD ADDRESS8
(FPL-AFL83-IS
-B73A/M-SXYR/C
-UKBB1430--
~.....
```

The following rules apply:

1) The extra address lines must begin with the keyword AD to distinguish them from other comment lines which may be present.

2) The extra address lines must be consecutive (no other comment lines between them), and they must be immediately before the line containing the open bracket.

3) There must be no more than 7 additional addresses per line, and each must be of 8 characters.

10. The IFPS validation system (IFPUV).

10.1. Flight plan originators wishing to test FPLs with the IFPUV, prior to their submission to the operational IFPS, may submit them via either AFTN or SITA to one of the following addresses :

```
AFTN : EUCHZMFV
SITA : BRUEY7X
```

10.2. Test flight plans may be submitted with a DATE OF FLIGHT (DOF) up to 120 hours (5 days) in advance by means of DOF/ in Item 18, in the format DOF/yyymmdd where "yy" is the year indicator, "mm" is the month and "dd" is the date. The system will respond to flight plan submission by means of a Reply Message in the form of either an ACKNOWLEDGEMENT (ACK) which indicates that the FPL would pass automatic processing or a REJECT (REJ) which indicates a failure. In the case of REJ the Reply Message will contain a system generated indication of the reason for failure. The IFPUV therefore does not generate MANUAL (MAN) messages.

8.3. Сообщение MAN (MANUAL) посылается системой IFPS подателю плана полета для информирования подателя сообщения о том, что в поданном плане полета были обнаружены ошибки и что этот план полета направлен оператору IFPS для ручной обработки. За сообщением MAN (MANUAL) (после небольшого периода времени, необходимого для ручной обработки сообщения) всегда следует либо сообщение ACK (ACKNOWLEDGEMENT) (если сообщение было успешно откорректировано и обработано оператором IFPS) либо сообщение REJ (REJECT).

8.4. Сообщение REJ (REJECT) посылается системой IFPS подателю плана полета или сообщений, касающихся плана полета, для информирования подателя сообщения о том, что план полета (или сообщение, касающееся плана полета) был составлен неправильно и не прошел обработку в IFPS и, следовательно, не был распространен органам ATS по маршруту полета. Каждое такое сообщение REJ (REJECT) содержит описание ошибок, которые были обнаружены в поданном сообщении, и которые не могут быть исправлены оператором IFPS. В этом случае податель должен исправить обнаруженные ошибки и заново подать сообщение.

8.5. План полета считается поданным и, следовательно, полет может быть осуществлен только в случае получения подателем плана полета сообщения ACK (ACKNOWLEDGEMENT).

9. Функция переадресации (The Re-addressing Function).

Любые дополнительные адреса, которые необходимо включить в сообщение, должны быть помещены после адресной строки подателя сообщения и непосредственно перед открытой скобкой, указывающей начало сообщения. Пример сообщения с такими дополнительными адресами приводится ниже:

Применяются следующие общие правила:

1) адресная строка дополнительных адресов должна начинаться с идентификатора AD для отличия строки дополнительных адресов от других строк.

2) Дополнительные адреса должны следовать один за другим (никакие другие адреса не должны включаться в строку дополнительных адресов) и непосредственно предшествовать открытой скобке, указывающей начало сообщения.

3) каждая адресная строка должна содержать не более 7 восьмизначных дополнительных AFTN адресов.

10. Система Проверки Правильности Представляемых Планов Полетов (IFPS VALIDATION SYSTEM - IFPUV).

10.1. Податель плана полета, желающий протестировать план полета на правильность составления, перед подачей сообщения в систему IFPS может подать план полета в систему проверки правильности представляемых планов полетов (IFPS Validation System - IFPUV) по каналам AFTN или SITA в следующие адреса:

```
AFTN: EUCHZMFV
```

10.2. План полета может быть подан в систему проверки правильности представляемых планов полетов (IFPUV) максимум за 120 часов (5 дней) до времени вылета с указанием даты полета (DOF/) в 18 поле FPL в следующем формате: DOF/yyymmdd, где "yy" – год, "mm" – месяц, "dd" – дата вылета. Система отвечает на поданный план полета одним из операционных сообщений - либо в форме ACKNOWLEDGEMENT (ACK) означающее, что план полета составлен правильно и пройдет автоматическую обработку в IFPS или в форме REJECT (REJ), означающее, что план полета не пройдет обработку в IFPS. В случае генерации сообщения REJ операционное сообщение будет содержать пояснение относительно причины (ошибки) из-за которой план полета не может пройти автоматическую обработку в IFPS. Система проверки правильности представляемых планов полетов (IFPUV) не генерирует сообщение о возможности ручной обработки плана полета - MANUAL (MAN).

Note : It should be noted that occasionally a flight plan may fail the processing due to an error which is not inherent in the received message but which may be due to environment inconsistencies or even a processing error. If in doubt concerning a specific error, the IFPS Supervisor should be contacted (see IFPS User Manual, § 11.1.).

10.3. Every Reply Message from the IFPUV contains the phrase "This message has been sent by a test system and must not be used operationally". This message is added to ensure that there is no confusion between submissions to the test system and those to the operational IFPS.

10.4. The IFPUV is not connected to the operational IFPS and test messages are neither distributed nor stored in the system. Since FPLs are not stored in the IFPUV, flight plan associated messages (i.e. CHG, DLA, CNL, RQP, etc.) are rejected by the IFPUV with the message: "ERROR: no existing filed flight plan matches this message".

11. Further information.

Further detail concerning all aspects of IFPS operations can be found in the IFPS User Manual part of the CFMU Handbook, which is available at <http://www.cfm.eucontrol.be> or can be requested by sending an e-mail to cfmu.opsdoc@eurocontrol.be

ENR 1.10.2 REPETITIVE FLIGHT PLAN SYSTEM / СИСТЕМА ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТОВ

1. For the portion of the IFR/GAT flight intending to operate within L'viv, Kyiv, Dnipropetrov'sk, Odesa and Simferopol FIRs Aircraft Operators which make use of Repetitive Flight Plans (RPLs) shall submit RPLs list to the RPL Section of the CFMU in accordance with the procedures, published in the CFMU Basic Handbook, part IFPS User Manual of valid edition according to the schedule, approved by appropriate State aviation authority (see paragraph GEN 1.2.).

2. Aircraft Operators shall submit RPLs list to the RPL Section of the CFMU at least 14 working days in advance, and changes to them of long-term character - at least 7 working days in advance before the commencement of its operations.

3. All changes of temporary, non-recurring nature relating to RPLs must be communicated by appropriated ICAO messages (CHG, DLA, CNL) (except cases as indicated below in para ENR 1.10.3.2 and ENR 1.10.3.3) not early than 20 hours but at least 30 minutes prior to departure.

4. RPL Files should preferably be submitted in electronic format via E-Mail (rpl@eurocontrol.int) or alternatively as paper copy via SITA or post. Further information can be obtained by contacting the RPL Supervisor at the following telephone number: +32-2-7299847.

ENR 1.10.3 CHANGES TO A FLIGHT PLAN / ИЗМЕНЕНИЯ К ПЛАНУ ПОЛЕТА.

1. All changes to a flight plan submitted (excluding cases described below in para 2 and 3) shall be communicated as soon as possible by sending of flight plan modification message (CHG).

Примечание: Необходимо принять к сведению, что представленный план полета может быть не принятым к обработке системой не из-за ошибки, содержащейся непосредственно в представленном плане полета, а из-за недостоверности базы данных IFPS или из-за операционной ошибки при обработке плана полета системой. В этом случае подателю сообщения рекомендуется обратиться к старшему сме ны IFPS (см. "Справочник пользователей IFPS, ("IFPS User Manual)", §11.1.).

10.3. Каждое операционное сообщение, генерируемое системой проверки правильности представляемых планов полетов (IFPUV) в ответ на поданный план полета, содержит фразу "This message has been sent by a test system and must not be used operationally" (Это сообщение послано системой тестирования и не должно использоваться в операционных целях). Это примечание включается в операционное сообщение с целью обеспечения различия между FPL, поданными в систему проверки правильности представляемых планов полетов (IFPUV) и FPL, поданными в Интегрированную систему первоначальной обработки планов полетов (IFPS).

10.4. Система проверки правильности представляемых планов полетов (IFPUV) не соединена с Интегрированной системой первоначальной обработки планов полетов (IFPS) и сообщения, поданные в систему проверки правильности представляемых планов полетов (IFPUV) не распространяются и не сохраняются в системе. Таким образом, так как поданные планы полетов не сохраняются в системе, поданные затем сообщения, касающиеся этих планов полета (например CHG, DLA, CNL, RQP и т.д.), отвергаются IFPUV с примечанием: "ERROR: NO EXISTING FILED FLIGHT PLAN MATCHES THIS MESSAGE" (ОШИБКА: НЕ СУЩЕСТВУЕТ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПЛАНА ПОЛЕТА).

11. Другая информация.

Другая детальная информация относительно аспектов функционирования Интегрированной системы первоначальной обработки планов полетов (IFPS) содержится в Руководстве CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual"), которое находится на сайте CFMU по адресу: <http://www.cfm.eucontrol.be> или может быть запрошено электронной почтой по следующему адресу: cfmu.opsdoc@eurocontrol.be

1. Списки повторяющихся планов полета для рейсов, выполняемых в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должны быть поданы эксплуатантом ВС в адрес отдела обработки RPL CFMU в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" действующего издания (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual") в соответствии с утвержденной государственным полномочным органом заявки (расписания) на выполнения регулярных полетов, поданной в соответствии с процедурами, описанными в действующих нормативных документах и изложенными в п. GEN 1.2. AIP Украины.

2. Списки повторяющихся планов полета должны быть поданы эксплуатантом ВС в адрес отдела обработки RPL CFMU не позднее, чем за 14 рабочих дней, а изменения к ним, носящие постоянный характер - не позднее, чем за 7 дней до начала полетов.

3. Информация о задержках, отменах или других изменениях, носящих непостоянный, одноразовый характер, должна быть сообщена в форме соответствующих сообщений ICAO (CHG, DLA, CNL), (за исключением случаев, когда изменения касаются данных плана полета, указанных в п. ENR 1.10.3.2 и ENR 1.10.3.3) не ранее, чем за 20 часов, но не позднее чем за 30 минут до расчетного времени уборки колодок (EOBT).

4. Предпочтительнее, если перечни RPL будут поданы в электронном виде по электронной почте (rpl@eurocontrol.int). Как альтернатива, перечни RPL могут также подаваться на бумажных носителях, по каналу SITA или по почте. Детальная информация может быть получена у ответственного лица отдела обработки RPL CFMU по телефону: +32-2-7299847.

1. Информация о любых изменениях данных плана полета (за исключением случаев, описанных ниже в п. ENR 1.10.3.2 и ENR 1.10.3.3) должна быть сообщена как можно ранее посредством подачи сообщения об изменении плана полета – сообщение CHG.

2. In the event of expected delay in EOBT exceeds 15 minutes the flight plan shall be amended - DLA message shall be sent. DLA messages should not be sent to IFPS to indicate a delay caused by the reception of a Slot Allocation Message (SAM). More detailed information contains in Basic CFMU Handbook, part IFPS User Manual.

3. In the event of changing at least one of the fields (or all of them) listed below:

- Aircraft Identification (ARCID)
- Aerodrome of Departure (ADEP)
- Aerodrome of Destination (ADES)
- Estimated Off-Block Date (EOBD)

the flight plan modification message (CHG) must not be sent. To change one of the above fields it will be necessary to cancel the original flight plan i.e. CNL message shall be sent to IFPS followed five minutes later by a new flight plan containing the corrected data.

ENR 1.10.4 Flight Planning Requirements within the lateral limits of EUR RVSM airspace / Требования к планированию полетов в горизонтальных границах воздушного пространства EUR RVSM

1. Operators of RVSM approved aircraft shall indicate the approval status by inserting the letter W in Item 10 of the ICAO Flight Plan, regardless of the requested flight level.

2. Operators of non-RVSM approved State aircraft with a Requested Flight Level (RFL) of FL 290 or above shall insert STS/NONRVSM in Item 18 of the ICAO Flight Plan.

3. Operators of formation flights of State aircraft shall not insert the letter W in Item 10 of the ICAO Flight Plan, regardless of the RVSM approval status of the aircraft concerned. Operators of formation flights of State aircraft intending to operate within the EUR RVSM airspace as GAT shall include STS/NONRVSM in Item 18 of the ICAO Flight Plan.

4. In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert the letter M in Item 8 of the Flight Plan.

5. Operators of RVSM approved aircraft filing Repetitive Flight Plans (RPL) shall also insert the letter W in Item Q of the RPL (or in Line 4 of the IFPS RPL format) within the EQPT/ element, regardless of the RFL. If a change of crew or aircraft operated in accordance with the RPL results in a modification of the RVSM approval status as stated in Item Q, the applicable flight plan modification procedures should be followed, including in the modification message (CHG) or in the new flight plan, the appropriate Item 10 information.

6. Operators of RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft intending to operate within the EUR RVSM airspace shall include in Item 15 of the ICAO Flight Plan:

- the entry point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and the RFL for that portion of the route commencing immediately after the RVSM entry point; and
- the exit point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and the RFL for that portion of the route commencing immediately after the RVSM exit point.

7. In all cases, if a modification message (CHG) would result in changes to the filed or repetitive flight plan that would constitute a reason for rejection of that flight plan, the modification message will be rejected by the IFPS. It is therefore essential to indicate all the modifications that are required in order to reproduce a valid flight plan.

8. In order to ensure operational consistency between the flight data distributed within the IFPS Zone and flight plan data distributed outside, it is strongly recommended to use the IFPS Re-addressing Function. (IFPS Users Manual that is available on the CFMU website www.cfm.eurocontrol.int)

ENR 1.10.5 Flight Planning Requirements for Non-RVSM Approved Civil Aircraft / Требования к планированию полетов не утвержденных к полетам с RVSM гражданских воздушных судов

1. Except for operations within the EUR RVSM transition airspace, operators of non-RVSM approved civil aircraft shall plan to operate outside the EUR RVSM airspace.

2. В случае ожидаемой задержки на 15 минут и более после расчетного времени уборки колодок (EOBT) должно быть подано сообщение о задержке (DLA). В случае, если задержка вылета является следствием назначения слота (получение сообщения SAM), сообщение о задержке подаваться не должно. Более детальная информация содержится в Руководстве CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual").

3. В случае изменения по крайней мере одного (или нескольких) типов из нижеследующих данных плана полета:

- опознавательный индекс воздушного судна (ARCID);
- аэродром вылета (ADEP);
- аэродром назначения (ADES);
- расчетная дата выполнения полета (EOBD)

сообщение об изменении плана полета подаваться не должно. В этом случае план полета должен быть отменен (должно быть послано сообщение (CNL) и затем (не ранее, чем через 5 минут), должен быть подан новый план полета (FPL).

1. Эксплуатанты утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов должны указывать статус утверждения, включив букву W в поле 10 плана полета ICAO, независимо от запрашиваемого эшелона полета (RFL).

2. Эксплуатанты неутвержденных государственных воздушных судов при подаче плана полета (RFL) с эшелона 290 или выше должны включать в поле 18 плана полета ICAO индикатор STS/NONRVSM.

3. Эксплуатанты государственных воздушных судов, которые выполняют полет в группе, не должны включать букву W в поле 10 плана полета ICAO независимо от статуса утверждения отдельных воздушных судов. Эксплуатанты государственных воздушных судов, которые выполняют полет в группе и намерены осуществлять полет в воздушном пространстве EUR RVSM, должны включать STS/NONRVSM в поле 18 плана полета ICAO.

4. В дополнение к военным эксплуатантам, эксплуатанты воздушных судов Министерства внутренних дел или таможни должны включать букву M в поле 8 плана полета ICAO.

5. Эксплуатанты утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов, которые подают повторяющиеся планы полета RPL, должны включать W в поле Q RPL (строка 4 формата RPL IFPS) в элемент EQPT/ , независимо от запрашиваемого эшелона полета. В случае замены воздушного судна или экипажа, влекущей за собой изменение статуса, указанного в поле Q, должно подаваться соответствующее сообщение об изменениях (CHG) или новый план полета, с обозначением действующего статуса утверждения в поле 10.

6. Эксплуатанты утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов и неутвержденных к полетам с RVSM государственных воздушных судов, намеревающиеся выполнять полет в воздушном пространстве EUR RVSM, должны включать в поле 15 плана полета ICAO:

- точку входа в горизонтальные границы воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета (RFL) для части маршрута, следующей сразу после точки входа;
- точку выхода из горизонтальных границ воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета (RFL) для части маршрута, следующей сразу после точки выхода.

7. Во всех случаях, если сообщение об изменениях (CHG) может повлечь изменения, которые могут привести к неприятию плана полета IFPS, сообщение об изменениях не будет принято IFPS. Поэтому важно указывать в сообщении CHG все требующиеся изменения плана полета, отвечающего требованиям EUR RVSM.

8. Для обеспечения единообразия информации о данных планах полетов, которые распространяются в пределах зоны обслуживания IFPS и за ее пределами, настоятельно рекомендуется использовать функцию переадресации IFPS (IFPS Users Manual доступен на сайте www.cfm.eurocontrol.int)

1. За исключением полетов в переходном воздушном пространстве EUR RVSM, эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM гражданских воздушных судов должны планировать выполнение полетов вне пределов воздушного пространства EUR RVSM.

2. Operators of non-RVSM approved aircraft intending to operate from a departure aerodrome outside the lateral limits of the EUR RVSM airspace to a destination aerodrome within the lateral limits of the EUR RVSM airspace shall include the following in Item 15 of the ICAO Flight Plan:

- the entry point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace; and
- a RFL below FL 290 for that portion of the route commencing immediately after the entry point.

3. Operators of non-RVSM approved aircraft intending to operate from a departure aerodrome to a destination aerodrome, both of which are within the lateral limits of the EUR RVSM airspace, shall include in Item 15 of the ICAO Flight Plan, a RFL below FL 290.

4. Operators of non-RVSM approved aircraft intending to operate from a departure aerodrome within the lateral limits of the EUR RVSM airspace to a destination aerodrome outside the lateral limits of the EUR RVSM airspace shall include the following in Item 15 of the ICAO Flight Plan:

- a RFL below FL 290 for that portion of the route within the lateral limits of the EUR RVSM airspace; and
- the exit point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and the RFL for that portion of the route commencing immediately after the exit point.

5. Operators of non-RVSM approved aircraft intending to operate from a departure aerodrome to a destination aerodrome, both of which are outside the lateral limits of the EUR RVSM airspace, with a portion of the route within the lateral limits of the EUR RVSM airspace, shall include the following in Item 15 of the ICAO Flight plan:

- the entry point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and a RFL below FL 290 or above FL 410 for that portion of the route commencing immediately after the entry point; and

- the exit point at the lateral limits of the EUR RVSM airspace and the RFL for that portion of the route commencing immediately after the exit point.

2. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета за горизонтальными пределами воздушного пространства EUR RVSM на аэродром назначения в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, должны включать такую информацию в поле 15 плана полета ICAO:

- точку входа в горизонтальные пределы воздушного пространства EUR RVSM;
- запрашиваемый эшелон полета ниже 290 для части маршрута сразу после точки входа.

3. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета на аэродром назначения, оба из которых находятся в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, должны включать в поле 15 плана полета ICAO эшелон полета ниже 290.

4. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета, находящегося в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, на аэродром назначения за горизонтальными пределами воздушного пространства EUR RVSM, должны включать такую информацию в поле 15 плана полета ICAO:

- запрашиваемый эшелон полета ниже 290 для части маршрута в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM;
- точку выхода из горизонтальных пределов воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета, сразу после точки выхода.

5. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM воздушных судов, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета на аэродром назначения, оба из которых находятся за горизонтальными пределами воздушного пространства EUR RVSM, с частью маршрута в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, должны включать такую информацию в поле 15 плана полета ICAO:

- точку входа в горизонтальные пределы воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета для части маршрута сразу после точки входа ниже эшелона полета 290 или выше эшелона полета 410;

- точку выхода из горизонтальных пределов воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета, для части маршрута сразу после точки выхода.