

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

## Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet

### SISÄLLYSLUETTELO

1	Yleistä .....	2
2	Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet .....	3
2.1	Yleistä.....	3
	Ilma-aluksen tunnus (kohta 7) .....	4
	Lentosäännöt ja lennon laatu (kohta 8).....	5
	Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi sekä pyörrevanaluokka (kohta 9) .....	6
	Laitteet ja kyvykyys (kohta 10).....	6
	Lähtöpaikka ja -aika (kohta 13).....	9
	Reitti (kohta 15).....	10
	Laskupaikka ja arvioitu kokonaislentoaika, varalentopaikat (kohta 16) .....	14
	Muut tiedot (kohta 18).....	15
	Lisätietoja (kohta 19) .....	21
3	Määritelmiä ja käsitteitä .....	24

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

## 1 Yleistä

*REF: ICAO PANS RAC (Doc 4444), IFPS User's manual ja AIP ENR 1.10*

Tässä ohjeessa on annettu ICAO PANS RAC Doc 4444, Rules of the Air Traffic Services, liitteiden 2 ja 3 mukaiset lentosuunnitelmalomakkeen täyttöohjeet täydennettynä Suomen alueella sovellettavilla poikkeuksilla, joissa on huomioitu kansalliset ja Eurocontrolin IFPS - järjestelmän vaatimukset.

Ulkomaiset viranomaiset saattavat vaatia vastuualueellaan sellaisia tietoja tai merkitsemistapoja, joita Suomessa tai kansainvälisissä täyttöohjeissa ei vaadita, tai, joiden merkitsemisen vaatiminen on jätetty ao. ATS-viranomaisen päätettäväksi. Tällaiset lisämääräykset on esitetty kunkin maan ilmailutiedotusjulkaisuissa.

Määräykset lentosuunnitelman esittämismenettelyistä Suomessa on annettu lentosäännöissä ja AIP:n osassa ENR 1.10.

Esitetyn lentosuunnitelman vastaanottanut AIS/ARO/ATS - elin lähettää lentosuunnitelmasanomien IFPS – järjestelmään ja/tai niille lennonvarmistuselimille, joita lento koskee siten, että sanomassa viestitetään kohdat 3-18.

Täydellisenä esitetyn lentosuunnitelman kohdan 19 LISÄTIETOJA ei viestitetä ilman eri pyyntöä paitsi silloin, kun AIS/ARO/ATS-elimien johon lentosuunnitelma on jätetty, aukioloaika ei kata lentosuunnitelmassa ilmoitettua lentoaikaa määräkentälle jatkettuna yhdellä tunnilla (esim. lentosuunnitelmassa oleva laskettu kokonaislentoaika 2HR + 1HR).

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

## 2 Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet

### 2.1 Yleistä

Noudata tarkasti annettuja kaavoja ja tietojen esitystapaa.

Kaikki kellonajat merkitään UTC -aikoina neljällä numerolla.

Merkitse kaikki lentoajat neljällä numerolla (tunnit ja minuutit).

Lentosuunnitelmalomakkeen kohtaa 3 edeltäviin varjostettuihin kohtiin tarvittavat tiedot täyttää ao. ATS -tai COM -elin, mikäli lentosuunnitelmasanomien lähettämistä ei ole delegoitu muulla tavoin suoritettavaksi.

*Huom. Termillä lentopaikka tarkoitetaan lentosuunnitelman yhteydessä myös muita lähtö- ja laskupaikkoja, joita tietätyypit ilma-alukset kuten esim. helikopterit tai (kuuma)ilmapallot voivat käyttää.*

Lentosuunnitelmassa (kohta 15 reitti, kohta 18 muita tietoja sekä kohta 19 lisätiedot) merkittävien tietojen erityisvaatimukset:

- merkinnät tulee esittää ilman skandinaavisia -merkkejä (ä, å ja ö –kirjaimia ei saa käyttää)
- erikoismerkkejä ei saa esiintyä: puolipiste (;), kaksoispiste (:), piste (.), pilkku (,), väliviiva (-), sulkumerkkejä [()] tai plus (+) jne.

*Huom. plus (+) merkki on sallittu ainoastaan MIL FOR/ lennoille.*

- kauttaviivaa voidaan käyttää ICAO:n mukaisessa formaatissa:

*Esim 1. kohdassa 15 (reitti) esim. RUSOX/N0100A020 VFR*

*Esim 2. kohdassa 18 (muuta tietoja) esim. STS/, DEP/, RMK/ jne.*

Mikäli koululennon (esim. EFRO - EFKT - EFRO) aikana, on tarkoitus tehdä harjoituslähestymisiä jollakin muulla lentopaikalla kuin lähtö- ja laskupaikalla, on sellaisen lennon osista tehtävä erilliset lentosuunnitelmat reittiosuuksittain (siis: EFRO - EFKT ja EFKT - EFRO) vaikka mittarilähestyminen ei päättyisi ns. loppulaskuun.

#### 2.1.1 Käytettävät lyhenteet ja soveltamisohjeet

##### Yleisimmin käytettävät lyhenteet

FS	full stop, loppulasku
LA	low approach, matalalähestyminen
TA	training area, harjoitusalue
AP	approaches, lähestymisiä
TGL	touch and go landing, läpilasku
TC	traffic circuit, laskukierros
SL	spot landing, maaliin lasku
PFL	practiced forced landing, harjoituspakkolasku

**Huom!** Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**PFLR** practiced forced landing back to runway, harjoituspak-  
kolasku takaisin kiitotielle.

**ILS** ILS-lähestyminen

**NDB** NDB-lähestyminen

**VOR** VOR-lähestyminen

**PAR** PAR-lähestyminen

**SRA** SRA-lähestyminen

**RNAV** RNAV-lähestyminen

**TILS** TILS-lähestyminen

Laskukierrokseen suuntautuvan VFR-lennon (reittikentässä TC) ohjelmaa voidaan tarkentaa seuraavasti:

- Lento laskukierroksessa, jonka halutaan sisältävän yhden maaliinlaskun, kohta 18: RMK/1SL
- Lento, jolla halutaan suorittaa harjoituspakkolasku ja sen jälkeen siirrytään kahdelle harjoitusalueelle, kohta 18: RMK/PFL 2TA
- Lento, jolla halutaan suorittaa 2 maaliinlaskua, jonka jälkeen siirrytään harjoitusalueelle, kohta 18: RMK/2SL TA

### Ilma-aluksen tunnus (kohta 7)

[enintään 7 merkkiä tai ks. huom.2]

Merkitse tähän kohtaan enintään 7 merkkiä käsittävä yhteen kirjoitettu ilma-aluksen tunnus seuraavasti:

Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnus (esim. OHLXC, SEISE), jos

- Pelkästään sitä käytetään ilma-aluksen kutsumerkkinä lennon aikana tapahtuvassa radiopuhelinliikenteessä (esim. OHLXC) tai sitä edeltää ICAO:n liikennöitsijälle antama radiopuhelinliikenteessä käytettävä kutsumerkki (esim. FINNAIR OHLVE, GOLDEN SEISE, FINNCOMM OHATC).
- Ilma-alusta ei ole varustettu radiolla.  
tai
- ICAO:n liikennöitsijälle antama 3-kirjaiminen sähketunnus, jota seuraa lennon tunnusnumero (esim. BLF345) edellyttäen, että ilma-aluksessa käytetään lennon aikana tapahtuvassa radiopuhelinliikenteessä ICAO:n hyväksymästä liikennöitsijän radiopuhelintunnuksesta sekä lennon tunnusnumerosta muodostettua kutsumerkkiä (esim. BLF345 on radiopuhelinliikenteessä BLUEFIN 345).
- Kun on kyseessä muodostelmalennolle tehty FPL, on muodostelman johtokoneen kutsumerkki merkittävä tähän kohtaan.

Muiden osastolentoon osallistuvien ilma-alusten rekisteritunnukset merkitään kohtaan 18: REG/OHXXX.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Huom. 1: Ohjeet radiopuhelintunnuksista on sisällytetty Annex 10, osa II, lukuun 5. ICAO:n liikennöitsijälle antamat sähke- ja radiopuhelintunnukset on sisällytetty Doc 8585 Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services.*

*Huom. 2: Jos miehitetyn kuumailmapallon tunnus koostuu yli 7 merkkiä käsittävästä tunnuksesta, merkitse tähän kohtaan ZZZZ ja täydellinen ilma-aluksen tunnus tulee merkitä kohtaan 18: Esim. REG/DINERS CLUB.*

## Lentosäännöt ja lennon laatu (kohta 8)

### Lentosäännöt

Merkitse yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan sitä lentosääntöjen kategorialla, jota ohjaaja aikoo noudattaa:

I - IFR-lento

V - VFR-lento

Y - Lennon alkuosuus suoritetaan IFR -lentona jota seuraa VFR – osuus, jonka jälkeen seuraa mahdollisesti useampia IFR/VFR -osuuksia (ks. esim. 1 ja 2)

*Esim 1. KURAX VFR*

*Esim 2. KURAX/N0120A020 VFR*

Z - Lennon alkuosuus suoritetaan VFR –lentona jota seuraa IFR –osuuksia, jonka jälkeen seuraa mahdollisesti useampia VFR/IFR -osuuksia (ks. esim. 3 ja 4)

*Esim 3. KURAX/N0120F110 IFR OGVOR*

*Esim 4. UUSIKAARLEPY Y KOLPI KURAX/N0120A050 IFR OGVOR DCT SISPO/N0120A030 VFR*

*Huom. Reittikentässä ei saa olla DCT heti lentosääntömuutoksen jälkeen.*

### Lennon laatu

Merkitse yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan lennon laadun:

S - aikataulunmukainen lento

N - ei-aikataulunmukainen liikenneilmailulento (esim. tilaus-, rahti- tai taksilento)

G - yleisilmailu (muu kuin kaupallinen lento tai ilmatyöskentelyyn liittyvä lento; ei esim. ansiolentona suoritettava koulutuslento)

M - sotilasilmailu, tulli, poliisi

X - muu kuin johonkin yllä olevaan kategoriaan kuuluva lento (kohtaan 18 RMK/ selvitys lennon laadusta, ks. esimerkit).

*Esim. 1: OPR/FNG RMK/MERIVALVONTA tai RMK/MARITIME PATROL (Tuolloin on kyseessä Vartiolentueen valtakunnan merirajojen läheisyydessä suoritettava lento.)*

*Esim. 2: OPR/GEOFLIGHT RMK/GEOPHYSICAL SURVEY FLIGHT 100 FT AGL*

*Esim. 3: OPR/FLIGHT SCHOOL RMK/TRAINING FLIGHT*

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Huom. Tulkintaa eri kategoriamerkintöjen käytöstä tulee tarvittaessa pyytää Finavialta.*

## Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi sekä pyörrevaloluokka (kohta 9)

### Lukumäärä

[1 tai 2 numeroa]

Merkitse ilma-alusten lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi.

### Ilma-aluksen tyyppi

[4 merkkiä]

Merkitse ICAO:n Doc 8643:n mukainen tyyppitunnus tai, ellei tällaista tunnusta ole annettu (ks. huomautukset alla), tai kun kyseessä on useammasta kuin yhdestä ilma-alustyyppistä koostuva muodostelma, merkitse tähän kohtaan kirjaimet ZZZZ ja kohtaan 18, lyhenteen TYP/ jälkeen, ilma-aluksen tai ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi.

*Huom. 1 Ilma-aluksista, jotka eivät sisälly ICAO:n yllämainittuun luetteloon, käytetään ao. ilma-aluksen rekisteröimistodistukseen merkittyä täydellistä tyyppimerkintää.*

*Huom. 2 Tietyille ilma-alustyypeille ICAO on antanut seuraavat yleistyyppitunnukset:*

- ilmalaiva	SHIP
- kuumailmapallo	BALL
- purjelentokone	GLID
- ultrakevytlentokone	ULAC
- ultrakevythelikopteri	UHEL
- ultrakevyt gyrokopteri	GYRO

### Pyörrevaloluokka

[1 kirjain]

Merkitse kauttaviiva, jota seuraa yksi seuraavista kirjaimista ilmoittamaan ilma-aluksen pyörrevaloluokan:

J - SUPER, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähdomassaksi 560 000 KG tai enemmän.

H - RASKAS, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähdomassaksi vähemmän kuin 560 000 KG, mutta enemmän kuin 136 000 KG.

M - KESKIRASKAS, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähdomassaksi vähemmän kuin 136 000 KG, mutta enemmän kuin 7 000 KG.

L - KEVYT, ilmoittaen ilma-aluksen suurimmaksi sallituksi lentoonlähdomassaksi 7 000 KG tai vähemmän.

## Laitteet ja kyvykyys (kohta 10)

Kyvykyys koostuu kolmesta elementistä:

a) asianmukainen käyttökelpoinen laitteisto ilma-aluksessa,

**Huom!** Tuloste on vain työkalu, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjeistuksesta.

Número / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

b) laitteiston ja kelpoisuuksien suhde lentohenkilökunnan pätevyyteen ja

c) tarvittaessa viranomaisen hyväksyntä.

### Radioliikenne-, suunnistus- ja lähestymislaitteet sekä kyvykkyys

Merkitse yksi kirjain seuraavasti:

N - ellei COM/NAV tai lähestymislaitteita kyseessä olevaa lentoreittiä varten ole tai ne eivät ole käyttökunnossa tai

S - mikäli ilma-aluksessa on standardi COM/NAV tai lähestymislaitteet kyseessä olevaa lentoreittiä varten ja ne ovat käyttökuntoiset. Kohtaan 10 merkitään S ensin ja loput laitteet aakkosjärjestyksessä (ks. huom. 1).

ja / tai

yksi tai useampia kirjaimia ilmoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset COM/NAV –lähestymislaitteet ja kyvykkyudet:

A	GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV	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	Varattu RCP:lle
G	GNSS <sup>Huom. 2</sup>	R	PBN hyväksytty <sup>Huom. 4</sup>
H	HF RTF	T	TACAN
I	INS	U	UHF RTF
J1	CPDLC ATN VDL MODE 2 <sup>Huom. 3</sup>	V	VHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	W	RVSM hyväksytty
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	X	MNPS hyväksytty
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	Y	VHF 8.33 kHz kanavavälin kyvykkyys
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Z	Muut laitteet tai kyvykkyudet <sup>Huom. 5</sup>
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)		

*Huom.1. Jos kirjainta S on käytetty, standardivarustukseen katsotaan kuuluvan VHF RTF, VOR ja ILS, ellei asianomainen ATS-viranomainen vaadi toisenlaista yhdistelmää.*

*Huom. 2. Jos kirjainta G on käytetty, mahdolliset GNSS-signaalin ulkoiset tarkennusmenetelmät merkitään kohtaan 18 lyhenteen NAV/ jälkeen välilyönnillä erotettuna.*

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Huom. 3. Lennonjohtoselvityksiin ja tiedotukseen, lennonjohdon yhteyksien hallintaan ja mikrofonin tarkistuksiin liittyvistä tiedonsiirtopalveluista ks. RTCA/EUROCAE-yhteentoimivuusstandardi ATN Baseline 1 -järjestelmille (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B).*

*Huom. 4. Jos kirjainta R on käytetty, täytettävä suorituskykyyn perustuvan navigoinnin (performance based navigation) tasovaatimus merkitään kohtaan 18 lyhenteen PBN/ jälkeen. Ohjeita suorituskykyyn perustuvan navigoinnin soveltamisesta tietyllä reittiosuudella, reitillä tai alueella annetaan ICAOn suorituskykyperusteisen navigoinnin käsikirjassa (Performance-Based Navigation Manual, Doc 9613).*

*Huom. 5. Jos kirjainta Z on käytetty, merkitään muut ilma-aluksessa olevat laitteet ja kyvykkyydet kohtaan 18 vastaavan lyhenteen COM/, NAV/ ja/tai DAT/ jälkeen. Poik-keukset RNAV-, CPDLC- ja 8,33 kHz:n kanavavälin vaatimuksista merkitään lisää-mällä kirjain Z kohtaan 10a sekä merkitsemällä kohdan 18 lyhenteiden jälkeen asianmukainen tunnus seuraavasti:*

- a) merkitse lyhenteen COM/ jälkeen tunnus EXM833;*
- b) merkitse lyhenteen NAV/ jälkeen tarpeen mukaan tunnus RNAVX tai RNAVINOP; ja/tai*
- c) merkitse lyhenteen DAT/ jälkeen tunnus CPDLCX.*

*Huom. 6. Tiedot ilma-aluksen suunnistusvalmiuksista ja -tarkkuuksista annetaan lennonjohdolle selvitys- ja reititystarkoituksia varten.*

### **Valvontalaitteet ja kyvykkyydet**

Merkitse N ellei valvontalaitteita kyseessä olevaa lentoreittiä varten ole tai ne eivät ole käyttökunnossa tai

merkitse yksi tai useampi seuraavista tunnuksista (enintään 20 merkkiä) osoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset valvontalaitteet ja/tai kyvykkyydet:

SSR moodit A ja C

A - Transponderi - moodi A (4 numeroa - 4096 koodia)

C - Transponderi - moodi A (4 numeroa - 4096 koodia) ja moodi C

SSR moodi S

E – Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden ja pidennetyn ADS-B-protokollan kyvykkyyden

H – Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden ja tehostetun valvonnan kyvykkyyden

I – Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, mutta ei painekorkeus kyvykkyyttä

L - Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden, pidennetyn ADS-B-protokollan ja tehostetun valvonnan kyvykkyyden

P - Transponderi - moodi S, sisältäen painekorkeuden, mutta ei ilma-aluksen kutsumerkin kyvykkyyttä

S - Transponderi - moodi S, sisältäen sekä painekorkeuden että ilma-aluksen kutsumerkin kyvykkyyden.



Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

X - Transponderi - moodi S ilman kutsumerkin tai painekorkeuden kyvykkyyttä

*Huom. Tehostetun valvonnan valmiudella tarkoitetaan mahdollisuutta lähettää ilma-aluksen järjestelmistä saatavaa tietoa moodi S - transponderin kautta.*

#### ADS-B

- B1 - ADS-B ja erillinen 1090 MHz:n ADS-B "out" -valmius
- B2 - ADS-B ja erillinen 1090 MHz:n ADS-B "out" ja "in" -valmius
- U1 - ADS-B "out" -valmius käyttäen UAT-lähetin/vastaanotinta
- U2 - ADS-B "out" ja "in" -valmius käyttäen UAT-lähetin/vastaanotinta
- V1 - ADS-B "out" -valmius käyttäen VDL Mode 4 -tekniikkaa
- V2 - ADS-B "out" ja "in" -valmius käyttäen VDL Mode 4 -tekniikkaa

#### ADS-C

- D1 - ADS-C ja FANS 1/A -valmius
- G1 - ADS-C ja ATN-valmius

Muut kuin edellä mainitut kirjain- ja numeromerkit ovat varattuja.

*Esim. ADE3RV/HB2U2V2G1*

*Huom. Muut valvontaan käytettävät sovellukset luetellaan kohdassa 18 lyhenteen SUR/ jäljessä.*

### Lähtöpaikka ja -aika (kohta 13)

#### [8 merkkiä]

Merkitse lähtöpaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators –asiakirjassa tai, ellei tällaista tunnusta ole annettu,

- merkitse ZZZZ ja ilmoita kohdassa 18 lähtöpaikan nimi ja sijainti lyhenteen DEP/ jälkeen (ks. vaihtoehtoiset merkintätavat, sivu 16)
- tai, mikäli lentosuunnitelma esitetään lennon aikana, merkitse AFIL ja ilmoita kohdassa 18 lyhenteen DEP/ jälkeen sen ATS-elimien nelikirjaiminen paikantunnus (tai paikan nimi), jolta lentoa koskevat täydentävät lentosuunnitelmätiedot on saatavissa.

Tämän jälkeen ilman kirjainväliä:

- merkitse arvioitu liikkeellelähtöaika, mikäli lentosuunnitelma esitetään ennen lähtöä, ts. aika, jolloin ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikumisen (Estimated Off-Block Time - EOBT) tai, mikäli lentosuunnitelma esitetään lennon aikana, todellinen tai arvioitu saapumisaika ensimmäisen lentosuunnitelman mukaisen reittikohdan yläpuolelle.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**Reitti (kohta 15)**

Merkitse ensimmäinen matkalentonopeus kohdan (a) mukaisesti ja ensimmäinen matkalentokorkeus kohdan (b) mukaisesti ilman kirjainväliä sekä reitin kulku kohdan (c) mukaisesti.

**(a) Matkalentonopeus**

*[enintään 5 merkkiä]*

Merkitse todellinen ilmanopeus, jota aiotaan noudattaa lentoreitin ensimmäisellä tai sen koko matkalento-osuudella, käyttäen seuraavia vaihtoehtoja:

- kilometreinä tunnissa käyttäen kirjainta K, jota seuraa neljä numeroa (esim. K0830);
- solmuina käyttäen kirjainta N, jota seuraa neljä numeroa (esim. N0485);
- Mach-lukuna asianomaisen ATS-elimien niin määritessä, kolmella numerolla lähimpänä Mach-yksikön sadasosana, jota edeltää kirjain M (esim. M082).

**(b) Matkalentokorkeus**

*[enintään 5 merkkiä]*

Merkitse matkalentokorkeus lennettävän reitin alkuosuutta tai sen koko osuutta varten seuraavasti:

- lentopintana kirjaimella F, jota seuraa 3 numeroa (esim. F085 tai F330)
- ao. ATS-elimien niin vaatiessa tai hyväksyessä standardi-ilmakehään ja metrijärjestelmään perustuvana lentopintana kymmeninä metreinä kirjaimella S, jota seuraa 4 numeroa (esim. S1130 = Lentopinta 11300 M)
- korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta satoina jalkoina kirjaimella A, jota seuraa 3 numeroa (esim. A045 tai A100)
- korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta kymmeninä metreinä kirjaimella M, jota seuraa 4 numeroa (esim. M0840)
- kirjaimilla VFR valvomattomien lentojen osalta

**(c) Reitti**

*[sisältäen nopeuden, lentokorkeuden ja / tai lentosääntöjen muutokset]*

Lennot ATS-reitillä

Merkitse

- ensimmäiseen ATS-reittiin liittyvä piste, jota seuraa ATS-reitin tunnus silloin, kun lähtöpaikka on ATS-reitin varrella tai on liitetty siihen

*Esim. EFTP-EFKU: LEKSU N198 OTLAT, tai*

- kun lähtöpaikka ei ole ATS-reitin varrella tai ei ole liitetty siihen, paikka, jossa liitytään ensimmäiseen ATS-reittiin sekä ao. ATS-reitin tunnus

*Esim. EFMI-EFHK: GIPLU T82 OKLOR,*

minkä jälkeen merkitse jokainen paikka, jossa nopeuden ja/tai lentokorkeuden muutoksen on suunniteltu alkavan tai ATS-reitin vaihto ja / tai lentosääntöjen muutos.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Huom. Suunniteltua ylä- tai alailmatilaan siirtymiskohtaa ATS-reitillä ei tarvitse merkitä silloin, kun ylempi ja alempi ATS-reitti ovat suunniltaan yhteneväiset*

tätä seuraa kaikissa tapauksissa

- seuraavan ATS-reittiosuuden tunnus vaikka se olisikin sama kuin edellinen, tai
- DCT, mikäli lennon seuraava määräkohta on ATS-reitin ulkopuolella, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla.

#### Lennot ATS-reittien ulkopuolella

##### **Merkitse**

- reittikohdat, joiden keskinäinen etäisyys on 370 KM (200 NM / FIR) tai vähemmän mukaan lukien jokainen reittikohta, jossa nopeuden tai lentokorkeuden muuttaminen, lentosuunnan muuttaminen tai lentosääntöjen vaihtaminen on suunniteltu suoritettavaksi, tai
- ao. viranomaisen vaatiessa määrittele maantieteellisten leveysasteiden 70°N (pohjoista) ja 70°S (eteläistä) välillä pääasiallisesti itä-länsisuunnassa tapahtuvien lentojen lentorata määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten tai puoltien leveysasteiden ja kymmenen asteen välein olevien pituusasteiden risteyskohdista. Edellä mainittujen leveysasteiden ulkopuolella lentorata tulee määritellä määräkohtina, jotka muodostuvat leveysasteiden ja normaalisti kahdenkymmenen asteen välein olevien pituusasteiden risteyskohdista. Määräkohtien välimatkojen ei tule, milloin mahdollista, ylittää yhden tunnin lentoaikaa. Muita (lisä-) määräkohtia tulee merkitä mikäli tarpeelliseksi katsotaan.

Määrittele pääasiallisesti pohjois-eteläsuunnassa tapahtuvia lentoja varten lentorata määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten pituusasteiden ja viiden asteen välein olevien leveysasteiden risteyskohdista.

Merkitse DCT peräkkäisten reittikohdien väliin, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla tai suunnalla ja etäisyydellä.

Käytä reitin merkitsemiseen ainoastaan alempana kohdissa (1) - (5) olevia merkintöjä ja erota jokainen alakohta kirjainvälillä.

#### **(1) ATS-reitti**

[2-7 merkkiä]

Lennettävän ATS-reitin tai reittiosuuden koodattu tunnus (esim. UM857, Y78, T86) mukaanlukien vaadittaessa/tarvittaessa vakiotulo- ja lähtöreitin (STAR/SID) koodattu tunnus.

*Huom. Reittien tunnusten käytön määrittely on sisällytetty Annex 11, liitteeseen 1.*

#### **(2) Määräkohdan (significant point) merkintä**

[2 - 11 merkkiä]

Määräkohdalle annettu koodattu tunnus (2-5 merkkiä) esim. JR, KURUX, OBIRO. Ellei määräkohdalle ole annettu koodattua tunnusta, jokin seuraavista merkinnöistä:

- a) Vain asteina [7 merkkiä]

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

Kaksi numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa 3 numeroa ilmaisten paikan pituusasteina, jota seuraa E (East) tai W (West). Jotta numeroiden lukumäärä saataisiin oikeaksi, on puuttuvien sata- tai kymmenyksiköiden kohdalle merkittävä nollia (esim. 46N078W).

b) Asteina ja minuutteina [11 merkkiä]

Neljä numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteiden sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa 5 numeroa ilmaisten paikan pituusasteissa, asteiden sata-, kymmen- ja ykköslukuina sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa E (East) tai W (West). Jotta numeroiden lukumäärä saataisiin oikeaksi, on puuttuvien sata- tai kymmenyksiköiden sijaan merkittävä nollia (esim. 4620N07805W).

c) Suuntana ja etäisyytenä merkitsevistä pisteistä

Merkitsevän pisteen tunnus, jota seuraa 3-numeroinen luku ilmaisten magneettisen suunnan kyseisestä paikasta ja 3-numeroinen luku ilmaisten etäisyyden meripeninkulmina (NM) samasta paikasta.

Oikean merkkimäärän antamiseksi on tarpeen mukaan lisättävä nollia; esim. paikka, joka on 180°/40 NM etäisyydellä "DUB" VOR:ilta, on merkittävä seuraavasti: DUB180040.

### (3) Nopeuden tai lentokorkeuden muutos

[enintään 21 merkkiä]

Paikka, jossa matkalentonopeuden muutos (vähintään 5% TAS tai 0,01 Mach) tai lentokorkeuden muutos on suunniteltu alkavan, on merkittävä tarkalleen kohdan (2) mukaan. Tätä merkintää seuraa kauttaviiva sekä matkalentonopeus ja –lentokorkeus ilman kirjainväliä, merkittynä tarkalleen kohtien (a) ja (b) mukaan myöskin siinä tapauksessa, että vain toinen näistä suureista on muuttunut.

*Esim. LN/N0284A030  
MAY/N0305F180  
WOODY/N0420F330  
4602N07805W/N0500F350  
46N078W/M082F330  
DUB180040/N0350M0840*

### (4) Lentosääntöjen muutos

[enintään 3 kirjainta]

Paikka, jossa lentosääntöjen muutos on suunniteltu tapahtuvaksi, tulee merkitä yllä esitettyjen kohtien (2) ja (3) mukaisesti. Tätä seuraa kirjainväli ja yksi seuraavista merkinnöistä:

VFR, jos siirtyminen tapahtuu IFR-lennosta VFR-lentoon,

IFR, jos siirtyminen tapahtuu VFR-lennosta IFR-lentoon.

*Esim. LN VFR  
LN/N0284F100 IFR*

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

## (5) Matkanousu

[enintään 28 merkkiä]

Kirjain C, jota seuraa kauttaviiva; tämän jälkeen paikka, jossa matkanousun on suunniteltu alkavan, merkittynä tarkalleen kohdan (2) mukaan, jota seuraa kauttaviiva; tämän jälkeen nopeus, jota noudatetaan matkanousun aikana merkittynä tarkalleen kohdan (a) mukaan. Sen jälkeen ne kaksi lentopintaa, joiden välisessä ilmakerroksessa matkanousu tapahtuu kohdan (b) mukaan merkittynä, tai se lentopinta, jonka yläpuolella matkanousu on suunniteltu tapahtuvaksi lisättynä sanalla PLUS.

Kaikki merkinnät tehdään ilman kirjainväliä.

*Esim. C/48N050W/M082F290F350  
C/48N050W/M082F290PLUS  
C/52N050W/M220F580F620*

### Kansalliset lisäohjeet reitti-kohtaan (IFR-lennot)

Lennon reitti laaditaan alkaen lähtökentän TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevalta IFR-ilmoittautumispaikalta, jatkuen käytettävillä ATS-reiteillä ja päättyen määräkentän TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevalle IFR-ilmoittautumispaikalle.

- a) Vakiolähtö- ja tuloreittejä (SID/STAR) ei merkitä.
- b) TMA/FIZ:n rajalla sijaitsevia IFR-ilmoittautumispaikkoja tulee käyttää myös, kun reitti lennetään DCT ATS-reittipisteiden välillä ATS-reitin alapuolella.

*Esim. EFHK-EFTP: PIVAK DCT VELUN*

- c) Kun ATS-reitti on julkaistu, tulisi välttää ns. DCT -reittejä pl. Suomen poikittaiset lennot.
- d) Mikäli lähtö-/määräkentällä ei ole TMA/FIZ:n rajalla julkaistua IFR-ilmoittautumispaikkaa, käytetään lähintä soveltuvaa IFR-ilmoittautumispaikkaa

*Esim.: EFJY-EFSI: DIPAR DCT PESIR*

IFR-paikallislennot:

- a) IFR – harjoituslento: reittikohtaan merkitään lentopaikan yleinen IFR-harjoitusalue tunnus xxTA, esim. KUTA (Kuopion harjoitusalue tunnus).

IFR- harjoituslähestyslento: reittikohtaan merkitään lentopaikan IFR-lähestymisiä kuvaava tunnus xxAP, esim. OUAP (Oulun harjoituslähestymistunnus).

### Kansalliset lisäohjeet reitti-kohtaan (VFR-lennot)

- a) VFR-lentojen osalta korkeus ilmoitetaan korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta satoina jalkoina kirjaimella A, jota seuraa 3 numeroa (esim. A030 tai A045), jolloin merkitään se ylin korkeus, jota valvotussa ilmatilassa halutaan käyttää.

VFR-lentojen korkeus voidaan ilmoittaa kirjaimilla VFR niiden lentojen osalta, joissa lähialueelta (CTR) poistuttaessa ja/tai sinne saavuttaessa aiotaan käyttää AIP AD -osan VAC-kartoilla julkaistuja ilmoittautumispaikkoja ja niiden mukaisia lentokorkeuksia.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Huom.1: Valvotun ilmatilan osalta lennolle vaaditaan aina ATS-elimeltä saatu lennonjohtoselvitys. Yksistään lentosuunnitelmassa esitetty korkeustieto ei vielä oikeuta käyttämään tätä korkeutta.*

*Huom.2: Jos VFR -lennolla (esim. kuvaus- tai matkalento) halutaan noudattaa eri ilmatiloissa toisistaan poikkeavia korkeuksia, tulee ne ilmoittaa erikseen*

- b) Mikäli VFR-lentoa varten esitetyssä lentosuunnitelmassa ei toisin ole ilmoitettu, ATS-elimet olettavat, että lento on suunniteltu lennettäväksi suoraan ilmoitetun lähtö -ja laskupaikan välillä. Mikäli tästä aiotaan poiketa merkittävästi, tulee suunniteltu lentoreitti ilmoittaa lentosuunnitelmassa. Tällöin reitti voidaan tarvittaessa, kohdan 15 vakiomerkinnoista poiketen ilmoittaa myös käyttämällä Finavian julkaisemilta ilmailukartoilta tunnistettavia selväkielisiä paikannimiä.
- c) On pyrittävä käyttämään VFR-tulo- ja lähtöreittien pakollisten ilmoittautumispaikkojen nimiä. Lentoreitissä ei saa käyttää lähtö- tai laskupaikan nelikirjaimista paikantunnusta.
- d) VFR – paikallislento: reittikohtaan merkitään sen paikan nimi selväkielisenä, jossa lentopaikka sijaitsee tai jonne lento suuntautuu tai aikomus mitä lennon aikana tullaan tekemään,

*Esim.*      **TURKU CTR**  
**HYVINKAA**  
**TC (laskukierros)**  
**TA (määrittelemätön harjoitusalue)**  
**LATTOMERI (VFR – harjoitusalue)**

## Laskupaikka ja arvioitu kokonaislentoaika, varalentopaikat (kohta 16)

### Laskupaikka ja arvioitu (laskettu) kokonaislentoaika

[8 merkkiä]

Merkitse laskupaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators –asiakirjassa, jota seuraa ilman kirjainväliä arvioitu kokonaislentoaika

- tai, ellei paikantunnusta ole annettu, merkitse ZZZZ, jota seuraa ilman kirjainväliä arvioitu kokonaislentoaika ilmaistuna kuten yllä. Merkitse tällöin laskupaikan nimi ja sijainti kohtaan 18 lyhenteen DEST/ jälkeen. (ks. vaihtoehtoiset merkintätavat, sivu 17)

*Huom. Lennon aikana esitetyssä lentosuunnitelmassa arvioidulla kokonaislentoajalla tarkoitetaan laskettua aikaa lentosuunnitelmassa olevasta ensimmäisestä reittikohdasta lukien.*

### Varalentopaikat

Merkitse korkeintaan kahden varalentopaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators –asiakirjassa, kirjainvälillä erotettuna

- tai, ellei paikantunnusta varalentopaikalle ole annettu, merkitse sen sijaan kirjaimet ZZZZ ja lentopaikan nim ja sijaintii kohtaan 18 lyhenteen ALTN/ jälkeen. (ks. vaihtoehtoiset merkintätavat, sivu 17)

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Huom. VFR-matkalentoa varten esitettyyn lentosuunnitelmaan ei tarvitse merkitä varalentopaikkaa. Etsintä- ja pelastuspalvelun helpottamiseksi varalentopaikan merkitsemistä kuitenkin suositellaan tilanteen mukaan.*

### Muut tiedot (kohta 18)

Merkitse 0 (nolla), jos mitään tietoja ei ole annettavana tähän kohtaan tai

muita tarpeellisia tietoja alla esitettyssä järjestyksessä siten, että kutakin lyhennettä käytetään vain kerran (pl. STAYINFO) ja sitä seuraa kauttaviiva ja tarpeellinen teksti:

**STS/** Syy, jonka takia ilma-alus pyytää ATS-elinten erikoispalvelua

a) ALTRV: korkeusvaraus ilmatilavarauksen yhteydessä suoritettavalle lennolle; *(ei toistaiseksi käytössä Euroopan alueella)*

b) ATFMX: lennolle, joka on vapautettu ilmaliikennevirtojen säätelystä

*Huom. ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC tai SAR -merkinnällä varustettu lento saa automaattisesti vapautuksen ilmaliikenteen säätelystä. HOSP, HUM - ja STATE -lennoilla vaaditaan lisäksi merkintä ATFMX, jolla saa vapautuksen ilmaliikenteen säätelystä. Esim. STS/HOSP ATFMX.*

c) FFR: pelastuspalveluun liittyvä lento;

d) FLTCK: suunnistuslaitteiden tarkastamiseen liittyvä mittauslento;

e) HAZMAT: lennolle, joka kuljettaa vaarallisia aineita;

f) HEAD: valtionpäämiehen tai muuten valtiollisesti tärkeän henkilön kuljetus;

g) HOSP: sairaankuljetuslennolle;

h) HUM: humanitäärisille lennoille;

i) MARSA: lennolle, jossa sotilaselin ottaa vastuun sotilasilma-alusten porrastamisesta; *(ei toistaiseksi käytössä Euroopan alueella)*

j) MEDEVAC: hätätilanteisiin liittyvä evakuointilento;

k) NONRVSM: valtion ilma-aluksille, jotka eivät ole varustettu RVSM -laitteistolla kyseiselle reitille ja/tai alueelle asetettujen vaatimusten mukaisesti;

l) SAR: etsintä- ja pelastuslennolle;

m) STATE: sotilas-, rajavartio-, poliisi- ja tullilma-alukselle tai ilma-alukselle, joka suorittaa valtion tarkoituksiin kuljetus-, kuriiri- tai kartoituslentoja tai muita vastaavanlaisia lentoja.

**PBN/** RNAV ja/tai RNP kelpoisuuksien esittäminen oheisia julkaistuja indikaattoreita käyttäen.

*Esim. PBN/B1D1S2 (max. 8 indikaattoria)*

### RNAV specifications

A1 RNAV 10 (RNP 10)



Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

B1 RNAV 5 all permitted sensors

B2 RNAV 5 GNSS

B3 RNAV 5 DME/DME

B4 RNAV 5 VOR/DME

B5 RNAV 5 INS or IRS

B6 RNAV 5 LORANC

C1 RNAV 2 all permitted sensors

C2 RNAV 2 GNSS

C3 RNAV 2 DME/DME

C4 RNAV 2 DME/DME/IRU

D1 RNAV 1 all permitted sensors

D2 RNAV 1 GNSS

D3 RNAV 1 DME/DME

D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

#### RNP specifications

L1 RNP 4

O1 Basic RNP 1 all permitted sensors

O2 Basic RNP 1 GNSS

O3 Basic RNP 1 DME/DME

O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU

S1 RNP APCH

S2 RNP APCH with BARO-VNAV

T1 RNP AR APCH with RF (special authorization required)

T2 RNP AR APCH without RF (special authorization required)

**NAV/** Muut kuin kohdassa PBN/ esitetty merkittävät navigointilaitteita koskevat tiedot, siten kuin ao. ATS-viranomainen vaatii. Ilmoita GNSS-signaalin tarkennusmenetelmä tämän lyhenteen yhteydessä käyttäen välilyöntiä eri menetelmien välissä, esim. NAV/GBAS SBAS.

**COM/** Muut kuin lentosuunnitelmalomakkeen kohdassa 10 a) esitetty radiolaitteet ja –kelpoisuudet.

**DAT/** Muut kuin lentosuunnitelmalomakkeen kohdassa 10 a) esitetty datayhteydet ja –kelpoisuudet.

**SUR/** Muut kuin lentosuunnitelmalomakkeen kohdassa 10 b) esitetty valvontalaitteet ja –kelpoisuudet.

**DEP/** kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 13, lähtöpaikkana ilmoitetaan



Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

- a) Lähtöpaikan selväkielinen nimi ja koordinaatit; tai
- b) suunta ja etäisyys lähimmältä merkittävältä pisteeltä tai VOR:ilta; tai
- c) ensimmäinen piste reitillä (selväkielinen nimi tai koordinaatit) tai radiomajakka.

*Huom. Kun AFIL-lyhennettä on käytetty kohdassa 13, merkitään sen ATS-elimien ICAO:n nelikirjaiminen tunnus, josta täydentävän lentosuunnitelman tiedot ovat saatavissa.*

**DEST/** kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 16, laskupaikka ilmoitetaan kuten yllä kohdassa DEP/ a) – c).

**DOF/** Silloin, kun lennon FPL lähetetään enemmän kuin 24 tuntia ennen lentosuunnitelmaan merkittyä EOBT -aikaa, on kohtaan 18 merkittävä lennon päivämäärä käyttäen lyhennettä DOF/ yymdd (yy=vuosi mm=kuukausi dd=päivä)

**REG/** Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisterimerkintä silloin kun se poikkeaa kohdassa 7 annetusta tunnuksesta.

**EET/** Merkitsevät pisteet tai FIR-rajojen tunnuskohtat sekä arvioidut (lasketut) lentoajat tällaisiin kohtiin, mikäli alueelliset lennonvarmistussopimukset niin vaativat tai mikäli ao. ATS-elin niin määrää. (Laskettua lentoaikaa (EET) Suomen FIR-rajan ylityskohtaan ei vaadita.)

*Esim. EET/RUNGA0145 TRS0230  
EET/EETT0025*

**SEL/** SELCAL-koodi, mikäli ilma-aluksella on ao. varustus.

**TYP/** ilma-alustyyppi / -tyypit ja tarvittaessa lukumäärä tyyppimerkinnän eteen silloin, kun ryhmää ZZZZ on käytetty kohdassa 9.

**CODE/** 24-bittinen ilma-aluksen osoite.

**RVR/** lennon vaatima minimi RVR -arvo metreissä.

*Esim. RVR/300*

**DLE/** viive tai odotus reitillä ilmoitetaan merkitsemällä merkitsevä piste sekä odotusaika käyttäen neljää numeroa (hhmm).

**OPR/** liikennöitsijän nimi tai yhtiötunnus, ellei se ilmene kohdassa 7 annetusta tunnuksesta.

**ORGN/** sanoman lähettäjän AFTN-osoite tai muut asiaankuuluvat yhteystiedot.

**PER/** ilma-aluksen suoritusarvot, mikäli ao. viranomainen niin vaatii.

**ALTN/** kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 16, määrävaralentopaikan tai määrävaralentopaikkojen nimet kuten yllä kohdassa DEP/ a) – b).

**RALT/** reittivaralentopaikkojen ICAO nelikirjaintunnukset, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators –asiakirjassa tai jos sellaista ei ole, niin reittivaralentopaikkojen nimet kuten yllä kohdassa DEP/ a) – b).

**TALT/** lähtövaralentopaikan ICAO nelikirjaintunnus, kuten esitetty Doc 7910 Location Indicators –asiakirjassa tai jos sellaista ei ole, niin lähtövaralentopaikan nimi kuten yllä kohdassa DEP/ a) – b).

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**RIF/** lentoreittiä koskevat tiedot muuttuvalle laskupaikalle, jota seuraa ao. laskupaikan nelikirjaiminen paikantunnus.

Muuttuvaa reittiä varten tulee saada uusi selvitys lennolla.

*Esim.* RIF/DTA HEC KLAX  
RIF/ESP G94 CLA APPH  
RIF/LEMD

**RMK/** selväkieliset lisämerkinnät ao. viranomaisen niin vaatiessa tai tarvittaessa. Ks. *RMK-kentän käyttö* (s. 19).

**RFP/** Qn, jossa n ilmaisee kyseisen korvaavan lentosuunnitelman järjestysnumeron. (Ks. Määritelmät)

*Esim. RFP/Q1*

**STAYINFOn/** syy (vapaa teksti) STAY-indikaattorin käyttöön kohdassa 15, jossa n on järjestysnumero 1-9.

*Esim. STAYINFO1/TRAINING OKMUR*

STAY-indikaattoria voidaan käyttää ilmaisemaan aikaa, joka käytetään tietyllä alueella (STAY-alue) toimimiseen tarkoittaen lennolla suoritettavaa tiettyä En-route -toimintaa (esim. harjoituslento, ilmatankkaus, ilmavalokuvaus, releointilento, kalibrointi- tai mittauslento).

STAY-indikaattorin käyttöohjeet

- Suomessa STAY-indikaattoria käytetään vain IFPS -järjestelmään lähetettäviin IFR- lentosuunnitelmiin (lentosäännöt I, Z tai Y)
- STAY-indikaattoria voidaan käyttää vain lennoille, jotka suoritetaan täysin IFPS -alueen sisällä
- STAY-indikaattoria ei saa käyttää toistuvaislentosuunnitelmissa (RPL)
- STAY-indikaattori merkitään lentosuunnitelman kohtaan 15 LENTOREITTI STAY-alueelle saapumista ja STAY-alueelta poistumista ilmaisevien pisteiden väliin
- STAY -sanon jäljessä oleva järjestysnumero on pakollinen
- Yhdessä lentosuunnitelmassa voi käyttää STAY -indikaattoria yhdeksän (9) kertaa
- STAY-alueella toimimisen kesto merkitään tunteina ja minuutteina (esim. 0100). Tämä aika on huomioitava lennon arvioitua kokonaislentoaikaa (TEET) laskettaessa

Lentosuunnitelman täyttöesimerkkejä

*Esim. 1. STAY-alueelle tullaan ja sieltä poistutaan saman pisteen kautta*

kohta 15: N0260F110 LEKSU N198 OKMUR STAY1/0100 OKMUR  
N198 LUNEB...

kohta 18: RMK/MAPPING FLIGHT STAYINFO1/PHOTOGRAPH  
ABOVE EFHA 5000FT MSL

*Esim. 2. STAY-alueelle tullaan ja sieltä poistutaan eri pisteen kautta*

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

kohta 15: N0260F110 LEKSU N198 OKMUR STAY1/0100 DIPAR  
N198 VEKUV ...

kohta 18: RMK/TRAINING FLIGHT PILOT TEL ...  
STAYINFO1/TRAINING OKMUR DIPAR

*Esim. 3. STAY-alueelle tullaan 1. pisteelle ja poistutaan tiettyä reittiä 2.*

kohta 15: N0260F110 LEKSU N198 OKMUR STAY1/0100 OKMUR  
N198 LUNEB STAY2/0030 N198 NUNVA

kohta 18: RMK/TRAINING FLIGHT RQ ILS APCHS AT EFKU  
PILOT TEL .. STAYINFO1/TRAINING OKMUR LUNEB  
STAYINFO2/CALIBRATION OF LNE VOR

**EUR/PROTECTED** vain lennoille, jotka suoritetaan IFPS-alueen sisällä ja  
jonka tiedot on tarkoitettu vain rajatuille tahoille.

### RMK-kentän käyttö

- Siviilien lento-osastot tulee kirjoittaa esim. RMK/THREE SHIP OHJUS OHPEP tai RMK/KOLMEN KONEEN OSASTO OHJUS OHPEP (siipikoneiden kutsumerkit).
- VFR- lennon suuntautuessa muiden ATS-elinten kuin lähtö- tai määräkentän ATS-elimen vastuualueelle, tulee kyseisten lentopaikkojen nelikirjaintunnus kirjata RMK/ kohdan loppuun.

*Esim.: EFHF-EFKI lento, joka suunnitellaan suoritettavaksi Jyväskylän ja Kuopion ilmatilojen läpi:*

*RMK/PIC TEL 123456789 EFJY EFKU*

- Mikäli VFR-matkalennolla aiotaan suorittaa läpilaskuja muulla kuin lentosuunnitelmaan merkityllä lähtö- tai laskupaikalla, merkitään:

RMK/TGL, jota seuraa läpilaskupaikan tai -paikkojen nelikirjaimiset paikantunnukset, arvioitu lentoaika (EET) kullekin läpilaskupaikalle sekä läpilaskun arvioitu aika.

*Esim. RMK/TGL EFSA0040/1300 EFVR0020/1320*

Lähtö- ja laskupaikan välillä suoritetaan läpilaskut Savonlinnassa ja Varkaudessa. Arvioitu liikkeellelähtöaika (EOBT) on 1210 ja arvioitu rullaus- ja koekäyttöaika on 10 MIN. EET lähtöpaikalta Savonlinnaan on 40 MIN, läpilaskun arvioitu aika on 1300. EET välille Savonlinna - Varkaus on 20 MIN, läpilaskun arvioitu aika Varkaudessa on 1320.

*Huom. Lähtöpaikan jälkeiselle ensimmäiselle läpilaskukentälle arvioituun TGL-aikaan on huomioitava rullaus- ja koekäyttöaika kuten yllä olevassa esimerkissä on ohjeistettu.*

Vastaavaa menettelyä voidaan käyttää soveltaen myös saaristolentotoiminnassa tai vastaavassa lentotoiminnassa paikallisen ATS-elimen ja ACC -elimen luvalla. Tuolloin merkitään arvioitu (laskettu) lentoaika (EET), joka vaaditaan tietystä pisteestä toiseen kulkemiseen ja kauttaviivan jälkeen EOBT, jolloin ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikkumisen.

*Esim. RMK/TGL NJURGULAHTI0040/1300  
TSURNUVUONO0030/1400*

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

- e) ATS-reittien ulkopuolella Suomen alueelle saapuvan VFR-ilma-aluksen maarajan tai aluemerren ulkorajan ylityskohta sekä laskettu lentoaika ao. ylityskohtaan on merkittävä:

*Esim. EET/KESUN0120*

- f) Suomen lentotiedotusalueelta tunnistusvyöhykkeelle (ADIZ) suoritettavaksi aiotusta VFR -lennosta on merkittävä laskettu lentoaika tunnistusvyöhykkeelle ja/tai arvioitu vyöhykkeen jättöaika:

*Esim. RMK/ADIZ1915 tai RMK/ADIZ0050/1915*

Tunnistusvyöhykkeen sisällä tapahtuvaa lentoa varten merkitään pelkästään ADIZ ilman aikamääriä:

*Esim. RMK/ADIZ*

- g) Kun VFR-lento aiotaan suorittaa pilven päällä, merkitään:

*Esim. RMK/VFR ON TOP*

- h) ATS-elimien aukioloajan ulkopuolella ja/tai valvomattomalta lentopaikalta (myös maastosta/vesistöstä) lähdettäessä on lentosuunnitelmaan merkittävä se ATS-elin (ensisijaisesti ACC), jolle lähtöilmoitus aiotaan antaa joko (matka)puhelimella tai radiolla ja ilmoitettava käytettävä taajuus. Matkapuhelimella annettava lähtöilmoitus on soitettava välittömästi ennen lentoonlähtöä (matkapuhelimen käyttö lennolla olevassa ilma-aluksessa on kielletty pl. hätätilanteet; Viestintäviraston määräys).

*Huom. Silloin, kun lähtöilmoitus annetaan voimassaolevan lennonjohtoalueen alapuolisesta ilmatilasta (esim. TMA/MIL CTA), tulee se antaa ao. lennonjohtoalueesta vastuussa olevalle ATS-elimelle radiolla tai (matka)puhelimella.*

*Esim. RMK/DEP RTF EFIV TWR 118 000 (= TMA:n alapuolella Kaunispäällä)*

*Esim. RMK/DEP PHONE ACC (= EFIV TMA:n sivurajojen ulkopuolella)*

- i) ATS-elimien aukioloajan ulkopuolella ja/tai valvomattomalle lentopaikalle saavuttaessa saapumisilmoitus tai ilmoitus lentosuunnitelman päättämisestä annetaan puhelimitse tai radiolla. Tällöin merkitään se ATS-elin (ensisijaisesti ACC), jolle ilmoitus aiotaan antaa sekä radiolla annettaessa käytettävä taajuus.

*Esim. RMK/ARR PHONE ACC*

*Esim. RMK/ARR RTF ACC 125 400*

*Huom. Ks. Lentosäännöt, kohta 3.3.5 "Lentosuunnitelman päättäminen".*

Mikäli ilmoitusta ei voida antaa ao. ATS-elimelle 30 MIN kuluessa lasketun kokonaislentoajan edellyttämästä saapumisajasta lukien, merkitään aika, jolloin ilmoitus on viimeistään odotettavissa.

*Esim. RMK/ARR PHONE ACC 1120 UTC*

- j) Silloin, kun lentosuunnitelma päätetään esim. valvotun ilmatilan rajalla, merkitään määränpääksi kohtaan 16 ZZZZ ja lentoajaksi merkitään se aika, joka kuluu lennettäessä valvotun ilmatilan rajalle. Kohta 19 eli lisätiedot täytetään normaalisti. Kohtaan 18 selitys lennon päättämisestä:

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

*Esim. RMK/FPL CLOSING NORVA RTF EFRO TWR 118 700*

- k) Mikäli kyseessä on lento, jota varten tarvitaan liikenteen turvallisuusviraston tai muun viranomaisen antama erityinen lupa, on luvan numero tai muu tunnistä merkittävä.

*Esim. 1: RMK/ADIZ0015/1130 R28 LUPA NRO 10 11*

*Esim. 2: RMK/ILMAKUVAUSLUPA NRO 1234 11*

- l) VFR -lentosuunnitelman saapumisilmoituksen varmistamiseksi sekä mahdollisesti tarvittavan etsintä- ja pelastuspalvelun (SAR) helpottamiseksi pitää merkitä ohjaajan (matka)puhelinnumero:

*Esim. RMK/PIC TEL 010 345 6789*

- m) Mikäli ilma-aluksella on lupa lentää aktiiviselle vaara-alueelle ja siitä on etukäteen sovittu ao. sotilasviranomaisen tai muun vastaavan johtoelimen kanssa, merkitään:

*Esim. RMK/D46 OK*

- n) Koululennolla, jolla suoritetaan harjoituslähestymisiä, lähestymisten tyyppi ja lukumäärä merkitään:

*Esim. RMK/EFKT 2ILS 1NDB*

Vastaavaa merkintätapaa käytetään, kun halutaan ilmaista harjoitustoiminta laskupaikalle

*Esim. RMK/TRAINING FLIGHT TA 35MIN BTN F090 F060 OVER RU-SOX ILS APCH TGL SIMULATED ENGINE FAILURE HLD VOR APCH LDG ABORTED TKOF*

## Lisätietoja (kohta 19)

Täydellisenä esitetyn lentosuunnitelman kohdan 19 LISÄTIETOJA ei viestitetä ilman eri pyyntöä paitsi silloin, kun AIS/ARO/ATS-elimien (= ATS-elin, johon lentosuunnitelma on jätetty) aukioloaika ei kata FPL:ssä ilmoitettua lentoaikaa määräkentälle jatkettuna yhdellä tunnilla (1HR; esim. FPL-lentoaika 2HR + 1HR).

*Huom. Lentosuunnitelman yhteydessä viestitetyt kohdan 19 lisätiedot ovat saatavissa VFR -lentojen osalta ACC:n lentosuunnitelmien käsittelytyöpisteestä.*

*IFPS -järjestelmään lähetettyjen lentosuunnitelmien tiedot ovat saatavissa IFPS-järjestelmästä käyttämällä RQS -sanomaa (Request Supplementary information).*

ATS-elimien, jolle lentosuunnitelma on esitetty, tulee lähettää täydentävä lentosuunnitelma (SPL) sitä pyytävälle ATS-elimille. SPL -sanoma joudutaan lähettämään yleensä silloin, kun ilma-alus on joutunut vaaratilanteeseen, radioyhteyden katkeamisen tms. syyn takia.

## Toiminta-aika

Merkitse kohtaan

- E/ Polttoainemäärän mukainen toiminta-aika neljällä numerolla (tunnit ja minuutit)

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**Henkilöluku**

Merkitse kohtaan

P/ Ilma-aluksessa olevien henkilöiden kokonaislukumäärä (miehistö ja matkustajat) ao. ATS-elimien niin vaatiessa. Mikäli tämä lukumäärä ei ole tiedossa lentosuunnitelmaa laadittaessa, merkitse TBN (To Be Notified - ilmoitetaan erikseen).

**Hätä - ja pelastusvarusteet**

R/ Vedä ylitse:

U - mikäli UHF-taajuutta 243.000 MHZ ei ole käytettävissä

V - mikäli VHF-taajuutta 121.500 MHZ ei ole käytettävissä (tällä ei tarkoiteta kohdan 10 mukaista kiinteään radiovarustukseen kuuluvaa taajuutta)

E - mikäli ilma-aluksessa ei ole hätälähetintä (ELBA/ELT)

S/ Vedä ylitse kaikki kohdat, mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita

P - mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita arktisia olosuhteita varten

D - mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita aavikko-olosuhteita varten

M - mikäli ilma-aluksessa ei ole meripelastusvarusteita

J - mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita viidakko-olosuhteita varten

J/ Vedä ylitse kaikki kohdat, mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastusliivejä

L - mikäli pelastusliivejä ei ole varustettu valoilla

F - mikäli pelastusliivejä ei ole käsitelty heijastavalla aineella

U/V tai molemmat (kuten kohdassa R/) ilmaisemaan pelastusliivien radiolaitteet

D/ Vedä ylitse kohdat D ja C, mikäli ilma-aluksessa ei ole pelastuslauttoja tai tee ao. kohtaan seuraavat merkinnät:

LUKUMÄÄRÄ: merkitse lukumäärä

KANTAVUUS: kokonaishenkilömäärä, jonka ilma-aluksessa ovat pelastuslautat pystyvät kantamaan

C - vedä ylitse C, mikäli pelastuslautat eivät ole katettuja

VÄRI - merkitse ilma-aluksessa olevien pelastuslauttojen väri

**Ilma-aluksen väri ja merkinnät**

A/ Merkitse ilma-aluksen väri ja sen huomattavat merkinnät

**Lisämerkintöjä**

N/ Vedä ylitse N, mikäli lisätietoja tähän kohtaan ei ole tai ilmoita muut ilma-aluksessa olevat pelastusvälineet tai muut ilmoitettuja pelastusvälineitä koskevat lisätiedot.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**Ilma-aluksen päällikkö**

C/ Merkitse ilma-aluksen päällikön nimi

**Laatija ja hyväksymismerkinnät**

- Merkitse lentosuunnitelman laatineen yksikön, liikennöitsijän tai henkilön nimi.
- Lentosuunnitelman vastaanottanut/hyväksynyt AIS/ARO/ATS-yksikkö merkitsee vastaanotto- ja hyväksymismerkintänsä ao. kohtaan.



Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

### 3 Määritelmiä ja käsitteitä

**ACAS - YHTEENTÖRMÄYSVAARASTA ILMASSA VAROITAVA JÄRJESTELMÄ (Airborne Collision Avoidance System).** SSR-transponderin (toisiotutkavastaimen) vastausmerkintöjä hyväksi käytävä, maassa olevista laitteista riippumaton ilmauksen järjestelmä, jonka tarkoituksena on ilmoittaa ohjaajalle mahdollisuudesta törmätä yhteen SSR-transponderilla varustettujen ilma-alusten kanssa, tai antaa toimintaohjeita törmäyksen välttämiseksi (laitteistonimenä käytetään myös termiä TCAS).

**ADS-C-järjestely - AUTOMATIikkaan perustuva valvonnan ilmoitussuunnitelma (Automatic Dependent Surveillance - Contract Agreement).** Ilmoitussuunnitelma, jolla määrätään ADS-C-ilmoitusehdot (ATS-elimien vaatimat tiedot ja ADS-C-ilmoitusten toistuvuus, joista on sovittava ennen ADS-C:n käyttöä ilmailukennepalvelussa).

*Huom. Maa-aseman ja ilma-aluksen välinen järjestely toteutetaan ADS-toimintaehdojen avulla.*

**ADS-C-toimintaehdot - AUTOMATIikkaan perustuva valvonnan toimintaehdot (Automatic Dependent Surveillance - Contract).** Keino, jolla maajärjestelmän ja ilma-aluksen välinen ADS-C-järjestely toteutetaan. ADS-toimintaehdoissa määrätään, missä tilanteissa ADS-C-ilmoituksia on annettava ja mitä tietoa niiden on sisällettävä.

*Huom. Termiä "ADS-toimintaehdot" käytetään yleisesti tarkoittaessa tapahtumaperusteisia, pyyntöperusteisia tai aikaperusteisia ADS-toimintaehdoja tai hätätoimintaa.*

**ADS-B-lähettykset - AUTOMATIikkaan perustuva valvonnan lähetykset (Automatic Dependent Surveillance - Broadcast).** Keino, jolla ilma-alus, maa-ajoneuvot ja muut kohteet voivat tiedonsiirtoyhteyden kautta automaattisesti lähettää ja/tai vastaanottaa tietoja kuten tunnistuksensa, paikkansa ja muita tarvittavia tietoja.

**AGCS - YHTEYSJÄRJESTELMÄ (Air Ground Communication System).** Järjestelmä, joka mahdollistaa tiedon välittämisen ilma-aluksen ja maa-aseman välillä. Yhteysmuotoina voidaan käyttää VHF-, HF- ja Datalink-yhteyksiä.

**AIM - ILMALIIKENNEVIRTOJEN SÄÄTELYN TIEDOTUSSANOMA (ATFM Information Message).** EUROCONTROLin lähettämä ilmailukennevirtojen tiedotussanoma.

**AMC - ILMATILANHALLINTAYKSIKKÖ (Airspace Management Cell).** Aluelennonjohdon yhteydessä toimiva ilmatilanhallintayksikkö, joka koordinoi päivittäisiä ilmatilavarauksia.

**ALTN - VARALENTOPAIKKA (Alternate aerodrome).** Lentopaikka, jonne ilma-alus voi lentää, kun lennon jatkaminen tai lasku aiotulle laskupaikalle ei enää ole mahdollinen tai suositeltava.

Varalentopaikkoihin kuuluvat seuraavat:

- Lentoonlähdivaralentopaikka (Take-off alternate): Varalentopaikka, jolle ilma-alus voi laskea, jos lasku tulee välttämättömäksi pian lentoonlähdivn jälkeen eikä lasku lähdivlentopaikalle ole mahdollinen.
- Reittivaralentopaikka (En-route alternate): Lentopaikka, jolle ilma-alus voi laskea jouduttuaan reitillä poikkeus- tai hätätilanteeseen.
- ETOPS-reittivaralentopaikka (ETOPS en-route alternate): Sopiva ja tarkoituksenmukainen varalentopaikka, jolle ilma-alus voi ETOPS-toiminnassa laskea, kun moottori on pysähtynyt reitillä tai on jouduttu lennon tällä osuudella muunlaiseen poikkeus- tai hätätilanteeseen.

**Huom!** Tuloste on vain työkalpale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.



Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

- d) Määrävaralentopaikka (Destination alternate): Varalentopaikka, jolle ilma-alus voi jatkaa lentoaan, jos lasku aiotulle lentopaikalle ei ole mahdollinen tai suositeltava.

*Huom. Lähtölentopaikka voi myös olla kyseisen lennon reitti- tai määrävaralentopaikka.*

**ARO - ILMALIIKENNEPALVELUTOIMISTO (Air Traffic Services Reporting Office).** ARO-palvelua lentoasemilla antavat erilliset lennonneuvontayksiköt tai sellaisen puuttuessa TWR tai AFIS.

**ASIANOMAINEN ATS-VIRANOMAINEN (Appropriate ATS authority).** Ilmailuviranomainen, jonka on asettanut kyseisessä ilmatilassa annettavasta ilmaliikennepalvelusta vastaava valtio.

*Huom. Tässä tarkoitettu ATS-viranomainen on Suomessa Trafi.*

**ATFM - ILMALIIKENTEEN SÄÄTELYJÄRJESTELMÄ (Air Traffic Flow Management).** ICAO:n EUR-alueella toimii keskitetty ilmaliikenteen säätelyjärjestelmä. Tästä palvelusta huolehtii Eurocontrolin alainen, Brysselissä toimiva, ilmaliikennevirtojen keskussäätely-yksikkö (CFMU, Central Flow Management Unit).

**ATS-REITTI eli ilmaliikennepalvelureitti (ATS route).** Määritelty reitti, jonka tarkoituksena on liikennevirran ohjaaminen tarvittavien ilmaliikennepalvelujen antamiseksi.

*Huom. 1: Käsitettä ATS-reitti käytetään tarkoittamaan lentoväylää, neuvontareittiä, valvottua tai valvomatonta reittiä, tulo- tai lähtöreittiä jne.*

*Huom. 2: ATS-reitti on määritelty tiedoin, jotka sisältävät ATS-reittitunnuksen, lentosuunnan kohti merkitseviä (reitti)pisteitä tai niiltä poispäin, merkitsevien pisteiden välisen etäisyyden sekä ilmoittautumisvaatimukset ja Finavian määrittämän alimman turvallisen lentokorkeuden merenpinnasta.*

**ATS-VALVONTAPALVELU (ATS surveillance service).** Termi, jolla tarkoitetaan ATS-valvontajärjestelmän avulla annettua palvelua.

**ATS-VALVONTAJÄRJESTELMÄ (ATS surveillance system).** Yleisnimitys, jolla tarkoitetaan ADS-B, ensiovalvontatutkaa, toisiovalvontatutkaa tai muuta näihin rinnastettavaa maajärjestelmää, joka mahdollistaa ilma-aluksen tunnistuksen.

*Huom. Maajärjestelmällä tarkoitetaan tässä yhteydessä järjestelmää, jonka on osoitettu vertailevalla tarkastelulla tai muulla menetelmällä, omaavan yhtä hyvän tai paremman suorituskyvyn ja turvallisuustason kuin mitä toisiovalvontatutkalla on.*

**AUP - ILMATILAN KÄYTTÖSUUNNITELMA (Airspace Use Plan).** NOTAM - statuksella oleva standardimuotoinen ilmoitus AMC:n päivittäin myöntämistä tilapäisistä erillisvarausalueista (Temporary Segregated Area, TSA), tilapäisistä ilmatilavarausalueista (Temporary Reserved Area, TRA) sekä ehdollisten reittien (CDR2) käytettävyydestä.

**CDPLC -TIEDONSIIRTOYHTEYDET (Controller-Pilot Data Link Communications).** Lennonjohtajan ja ohjaajan välisen yhteydenpidon menetelmä, jossa viestintään käytetään tiedonsiirtoa.

**CFMU - ILMALIIKENNEVIRTOJEN KESKUSSÄÄTELY-YKSIKKÖ (Central Flow Management Unit).** Eurocontrolin alainen Brysselissä toimiva ilmaliikennevirtojen keskussäätely-yksikkö.

**COP - VAIHTOKOHTA (Change-Over-Point).** Kohta, jossa VHF-monisuuntamajakoiden (VOR) avulla määritellyllä ATS-reitin osalla lentävän ilma-aluksen odotetaan vaihtavan ensisijaiseksi suuntalähteekseen takana olevan laitteen tilalle seuraavan edessä olevan laitteen.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**CDR1 - EHDOLLINEN REITTI, LUOKKA 1 (Conditional Route Category 1).** Pysyvästi lennon suunnitteluun käytettävissä oleva ehdollinen reitti, jonka tilapäinen sulkeminen suoritetaan asianmukaisesti NOTAM -julkaisulla.

**CDR2 - EHDOLLINEN REITTI, LUOKKA 2 (Conditional Route Category 2).** Ei pysyvästi lennon suunnitteluun käytettävissä oleva ehdollinen reitti, jonka käytettävyys ilmoitetaan päivittäin AMC:n toimesta AUP- tai UUP-sähkeellä.

**EET - ARVIOITU (LASKETTU) LENTOAIKA (Estimated elapsed time).** Arvioitu aika, joka vaaditaan tietystä pisteestä toiseen kulkemiseen.

**EOBT - ARVIOITU LIIKKEELLELÄHTÖAIKA (Estimated off-block time).** Arvioitu aika, jolloin ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikkumisen.

**ETA - ARVIOITU (LASKETTU) SAAPUMISAIKA (Estimated Time of Arrival).** IFR -lennoilla aika, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan siihen suunnistuslaitteiden avulla määritettyyn nimettyyn kohtaan, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai jos lentopaikalla ei ole suunnistuslaitteita, aika, jolloin ilma-alus saapuu lentopaikan yläpuolelle.

VFR -lennoilla aika, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan lentopaikan yläpuolelle.

**FMS - LENNONOHJAUSJÄRJESTELMÄ (Flight Monitoring System).** Lennonohjausjärjestelmä, joka mahdollistaa optimaalisen navigoinnin sekä lateraali- että vertikaalisuunnassa. Tämä järjestelmä optimoi mm. ilma-aluksen lentoprofilia ja polttoaineen kulutusta.

**ILMA-ALUKSEN TUNNUS (Aircraft identification).** Ryhmä kirjaimia, numeroita tai niiden yhdistelmä, joka on identtinen ilma-aluksen ilma/maa-yhteyksissä käytettävän kutsumerkin kanssa, tai sen koodattu vastine, ja jota käytetään ilma-aluksen tunnistamiseen ilmailiikennepalvelun maa/maa-viestiyhteyksissä.

**IFPS-JÄRJESTELMÄ (Integrated Initial Flight Plan Processing System).** Eurocontrolin ilmailiikennevirtojen keskussäätely-yksikön (CFMU, Central Flow Management Unit) lentosuunnitelmatietojen käsittelyjärjestelmä IFPS.

**LENTOPINTA (FL - Flight level).** Ilmakehän vakio painepinta, joka on määritetty ilmanpainearvon 1013.2 hehtopascalina (hPa) suhteen ja eroteltu muista tällaisista pinnoista tietyin paine-eroin.

*Huom. 1: Standardi-ilmakehän mukaan kalibroitu painekorkeusmittari näyttää:*

- korkeuden merenpinnasta, kun se on asetettu QNH-arvon mukaan*
- korkeuden vertailutasosta, kun se on asetettu QFE-arvon mukaan*
- lentopintoja, kun se on asetettu paineen 1013.2 hPa mukaan.*

*Huom. 2: Edellä olevassa huomautuksessa mainitut "korkeus merenpinnasta" ja "korkeus" tarkoittavat mittarin näyttämiä, eivät geometrisia korkeuksia.*

## LENTOSUUNNITELMAT

**AFP, ATC-LENTOSUUNNITELMA (ATC Flight Plan proposal message).** Lennonjohdon laatima AFP-sanoma, jolla päivitetään tiettyjä lentosuunnitelmatietoja ilma-aluksen ollessa jo ilmassa, kun CHG-sanoman lähettäminen ei ole enää mahdollista. (Alue)lennonjohto laatii AFP-sanoman mm. silloin, kun arviosanomaa vastaanotettaessa lentosuunnitelma puuttuu kokonaan tai lennon määränpää muuttuu. AFP-sanomalla päivitetään CFMU:n tietokantaa.

**CPL - VOIMASSA OLEVA LENTOSUUNNITELMA (Current Flight Plan).**

Lentosuunnitelma lennonjohtoselvityksen mahdollisesti aiheuttamine muutoksineen.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**FPL - ESITETTY LENTOSUUNNITELMA (Filed flight plan).** Lentosuunnitelma ilman myöhempiä muutoksia sellaisena kuin ohjaaja tai määrätty edustaja on sen esittänyt ATS-elimelle.

**RFP - KORVAAVA LENTOSUUNNITELMA (Replacement Flight Plan).** Kun peruutetaan ilmailukäytön sääätelyjärjestelmän (ATFM, Air Traffic Flow Management) alainen lento, jonka lentosuunnitelmassa (saman lähtö- ja laskupaikan välillä) halutaan käyttää vaihtoehtoisia reittejä, merkitään korvaavan lentosuunnitelman kohtaan 18 RFP/Qn. Tässä n ilmaisee kyseisen korvaavan lentosuunnitelman järjestysnumeron.

**RPL - TOISTUVAISLENTOSUUNNITELMA (Repetitive flight plan).**

Toistuvaislentosuunnitelmat ovat toistuvia, säännöllisesti suoritettavia ja tiedoiltaan pääpiirteiltään samankaltaisia lentoja varten esitettyjä lentosuunnitelmia, joiden lentosuunnitelmätiedot liikennöitsijä esittää lentojensa sarjoista toistuvaa käyttöä varten.

**SPL - TÄYDENTÄVÄ LENTOSUUNNITELMA (Supplementary Flight Plan).**

Sanomatyyppi, jossa viestitetään lentosuunnitelmalomakkeen kohtaan 19 merkityt tiedot ATS-elinten pyynnöstä silloin, kun ilma-alus on joutunut esim. vaaratilanteeseen.

**MAHDOLLINEN REITTIMUUTOS LENNON AIKANA (RIF - Potential reclearance in flight).**

Mikäli ennen lähtöä on tiedossa, että lentoa saatetaan polttoaineen kulumisesta johtuen päättää jatkaa muulle kuin lentosuunnitelman kohtaan 16 merkittävälle laskupaikalle, ilmoitetaan tästä ao. ATS-elimelle merkitsemällä mahdollinen muuttuva reitti ja laskupaikka ao. lentoa koskevaan lentosuunnitelmaan. Tällaista menettelyä käytetään yleensä pitkän matkan lennoilla, kuten esim. valtamerialueita ylitettäessä, pyrittäessä sellaiselle laskupaikalle, jonne polttoaine ei tuuliolosuhteista tai muista syistä johtuen mahdollisesti riitä. Tällöin lentosuunnitelma laaditaan sellaiselle laskupaikalle saakka, jonne polttoaineen katsotaan varmuudella riittävän, mutta laskupaikka, jonne pyritään ja reitti sinne, merkitään kohtaan 18.

**MATKALENTOKORKEUS (Cruising level).** Lentokorkeus, jolla merkittävä osa lennosta suoritetaan.

**MATKANOUSU (Cruise climb).** Lentokoneen noudattama matkalentotekniikka, jota noudatettaessa lentokorkeus lisääntyy sitä mukaa kuin lentokoneen massa pienenee.

**MERKITSEVÄ PISTE (Significant point).** Määrätty maantieteellinen paikka, jota käytetään ATS-reittiä tai ilma-aluksen lentorataa määriteltäessä sekä muihin suunnistus- ja ATS-tarkoituksiin.

**PIC - ILMA-ALUKSEN PÄÄLLIKKÖ (Pilot-in-command).** Lentotoiminnan harjoittajan, yksityislentotoiminnassa ilma-aluksen omistajan määräämä ohjaaja, jolla on ylin käskyvalta ilma-aluksessa ja vastuu lennon turvallisuudesta.

**RAD - REITIN KÄYTETTÄVYYTTÄ KOSKEVA DOKUMENTTI (Route Availability Document).**

Eurocontrolin ylläpitämä reitin käytettävyyttä koskeva dokumentti.

**REP - ILMOITTAUTUMISPAIKKA (Reporting point).** Määrätty maantieteellinen paikka, johon nähden ilma-aluksen sijainti voidaan ilmoittaa.

**RNAV - NAVIGOINTIJÄRJESTELMÄ (Area Navigation - RNAV).** Navigointijärjestelmä, joka mahdollistaa ilma-aluksen operoinnin halutun lentoradan mukaisesti joko maalaiteiston tai satelliittien avulla, joko itsenäisesti tai yhdistämällä näiden tiedot.

**B-RNAV.** Ilma-aluksen B-RNAV eli perusaluenavigaatiolaitteisto (Basic Area Navigation), on navigaatiotarkkuudeltaan kyettävä säilyttämään +/- 5NM tai parempi navigaatiotarkkuus 95% lentoajasta sen operoidessa B-RNAV-laitteistolla.

Número / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	4 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 15.11.2012-
Julkisuusaste	Julkinen

**P-RNAV.** Ilma-aluksen P-RNAV eli tarkkuusaluenavigaatiolaitteisto (Precision Area Navigation) on navigaatiotarkkuudeltaan kyettävä säilyttämään +/- 1NM tai parempi navigaatiotarkkuus 95% lentoajasta sen operoidessa P-RNAV-laitteistolla.

**RVSM - PIENENNETTY KORKEUSPORRASTUSMINIMI (Reduced Vertical Separation Minimum).** Pienennetty korkeusporrastusminimi 300 M (1000 FT) lentopintojen 290 ja 410 välillä, edellä mainitut lentopinnat mukaan lukien.

**SID - VAKIOLÄHTÖREITTI (Standard Instrument Departure).** Nimetty mittarilentosääntöjen (IFR) mukainen lähtöreitti yhdistäen lentopaikan tai tietyn lentoseman kiitotien pisteeseen (normaalisti nimetyllä ATS-reitillä), josta reittilentovaihe aloitetaan.

**STAR - VAKIOTULOREITTI (Standard Instrument Arrival).** Nimetty mittarilentosääntöjen (IFR) mukainen tuloreitti yhdistäen pisteen (normaalisti ATS-reitillä) pisteeseen, josta julkaistu mittarilähestymismenetelmä voidaan suorittaa.

**SSR-KOODI (SSR code).** Toisiotutkavastaimen lähettämälle tietylle moodia A tai moodia C käyttävälle monopulssi-vastausmerkille määrätty numero.

**SSR-MOODI (SSR mode).** Konventionaalinen tunnistin, joka on yhteydessä SSR -kyselijän lähettämän kyselysignaalin erityisiin toimintoihin. Annex 10, osa IV, luku 2 määrittelee 4 toisiotutkavastajan moodia: A, C, S ja intermoodi.

**TEET - ARVIOITU (LASKETTU) KOKONAISLENTOAIKA (Total estimated elapsed time).** IFR-lennoilla arvioitu tarvittava aika lentoonlähdestä ilma-aluksen saapumiseen sen suunnistuslaitteiden avulla määritellyn kohdan yläpuolelle, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai mikäli määräkentän yhteydessä ei ole suunnistuslaitetta, saapumiseen määräkentän yläpuolelle. VFR-lennoilla arvioitu tarvittava aika lentoonlähdestä saapumiseen määräkentän yläpuolelle.

**UUP - PÄIVITETTY ILMATILAN KÄYTTÖSUUNNITELMA (Updated Airspace Use Plan).** NOTAM-statuksella oleva standardimuotoinen päivitys AMC:n myöntämiin TSA/TRA-alueisiin ja ehdollisten reittien (CDR2) käytettävyyteen, joka voimaan astuessaan korvaa kokonaisuudessaan aiemmin laaditun AUP:n/UUP:n.

**8.33 KHZ:n RADIOVARUSTUS.** Ilma-aluksessa pitää olla erityinen 8.33 KHZ:n radiovarustus voidakseen toimia 8.33 KHZ ilmatilassa. 25 KHZ:n taajuus on jaettu kolmeksi uudeksi kanavaksi ja täten on saatu kaksi lisäkanavaa (taajuutta) aiemman yhden asemasta. Mm. Keski- Euroopan ruuhkautuneeseen ilmatilaan on voitu täten perustaa uuden kanavavälin käyttöönotolla tarpeellisia lisälennonjohtosektoreita, kun on saatu käyttöön uusia vapaita 8.33 KHZ:n VHF-kanavia.