

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

Lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) täyttöohjeet

SISÄLLYSLUETTELO

1	Yleistä	3
2	Suomen alueella sovellettavat poikkeukset kansainvälisiin täyttöohjeisiin	4
2.1	Yleistä.....	4
2.1.1	Käytettävät lyhenteet ja soveltamisohjeet	4
2.2	Reitti (kohta 15)	5
2.2.1	VFR-lennot	5
2.2.2	IFR-lennot.....	5
2.3	Varalentopaikka (kohta 16)	6
2.4	Muita tietoja (kohta 18)	6
2.4.1	VFR-lennot	6
2.4.2	IFR- lennot.....	9
2.5	Lisätietoja (kohta 19).....	9
3	Eurocontrolin IFPS -järjestelmän vaatimukset.....	10
3.1	Muita tietoja (kohta 18)	10
3.2	STAY – indikaattori	11
4	ICAO:n lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) kansainväliset täyttöohjeet	13
4.1	Yleistä.....	13
4.2	Ilmaliikennepalvelua koskevien tietojen merkitseminen.....	13
4.3	Ilma-aluksen tunnus (kohta 7).....	13
4.4	Lentosäännöt ja lennon laatu (kohta 8)	14
4.4.1	Lentosäännöt.....	14
4.4.2	Lennon laatu	14
4.5	Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi sekä pyörrevaloluokka (kohta 9).....	15
4.5.1	Lukumäärä.....	15
4.5.2	Ilma-aluksen tyyppi	15
4.5.3	Pyörrevaloluokka	15
4.6	Laitteet / valvontalaitteet (kohta 10)	16
4.6.1	Radioliikenne-, suunnistus- ja lähestymislaitteet	16
4.6.2	Valvontalaitteet	17
4.6.3	Esimerkkejä laitteiden/valvontalaitteiden merkitsemisestä	17
4.7	Lähtöpaikka ja -aika (kohta 13)	18
4.8	Lentoreitti (kohta 15).....	18
4.8.1	Matkalentonopeus	18
4.8.2	Matkalentokorkeus.....	18

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

4.8.3	Reitti	19
4.8.4	ATS-reitti.....	20
4.9	Laskupaikka ja arvioitu (laskettu) kokonaislentoaika, varalentopaikat (kohta 16)	22
4.9.1	Laskupaikka ja arvioitu kokonaislentoaika.....	22
4.10	Muut tiedot (kohta 18).....	22
4.11	Lisätietoja (kohta 19).....	24
4.11.1	Toiminta-aika	24
4.11.2	Henkilöluku	24
4.11.3	Hätä - ja pelastusvarusteet	24
4.11.4	Ilma-aluksen väri ja merkinnät	25
4.11.5	Lisämerkintöjä	25
4.11.6	Ilma-aluksen päällikkö.....	25
4.11.7	Laatija ja hyväksymismerkinnät	25
5	Määritelmiä ja käsitteitä	26
5.1	Lentosuunnitelmat	28

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
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 esittämisvelvollisuudesta Suomen alueella on annettu lentosäännöissä ja AIP:n osassa ENR 1.10. Lentosuunnitelmien voimassaoloajoista ja niitä koskevista muutoksista on ilmoitettu AIC - tiedotteella.

Esitetyn lentosuunnitelman vastaanottanut AIS/ARO/ATS - elin jakelee 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).

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.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

2 Suomen alueella sovellettavat poikkeukset kansainvälisiin täyttöohjeisiin

2.1 Yleistä

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 (muita tietoja) esim. RMK/, DEP/, STS/ jne.

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
PFLR	practiced forced landing back to runway, harjoituspakkolasku 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 lennon (reittikentässä TC) ohjelmaa voidaan tarkentaa seuraavasti:

- Lento laskukierroksessa, jonka halutaan sisältävän yhden maaliinlaskun, kohta 18: RMK/1SL

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- b) Lento, jolla halutaan suorittaa harjoituslasku ja sen jälkeen siirrytään kahdelle harjoitusalueelle, kohta 18: RMK/PFL 2TA
- c) Lento, jolla halutaan suorittaa 2 maaliinlaskua, jonka jälkeen siirrytään harjoitusalueelle, kohta 18: RMK/2SL TA

2.2 Reitti (kohta 15)

2.2.1 VFR-lennot

- a) Mikäli VFR-lentoa varten esitettyssä 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.
- b) On pyrittävä käyttämään myös VFR-tulo- ja lähtöreittien pakollisten ilmoittautumispaikkojen nimiä. Lentoreitissä ei saa käyttää lentosuunnitelman ADEP / ADES nelikirjaintunnusta.
- c) VFR – paikallislento: reittikohtaan merkitään sen paikan nimi selväkielisenä, jossa lentopaikka sijaitsee tai jonne lento suuntautuu tai aikomus mitä lennon aikana tullaan tekemään,

Esim 1. TURKU CTR

Esim 2. HYVINKAA

Esim 3. TC (laskukierros)

Esim 4. TA (määrittelemätön harjoitusalue)

Esim 5. LATTOMERI (VFR – harjoitusalue)

- d) Sen lisäksi, mitä VFR-lentojen korkeuden ilmoittamisesta on lentosuunnitelmalomakkeen kansainvälisissä täyttöohjeissa sanottu, voidaan VFR-lentojen korkeus 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.

Muiden kuin yllä tarkoitettujen 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.

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

2.2.2 IFR-lennot

- a) Vakiolähtö- ja tuloreittejä (SID/STAR) ei merkitä.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- b) niillä lentoasemilla, joille on julkaistu AIP:ssä vakiotuloreitti (STAR), lentosuunnitelman reitin viimeisen pisteen tulee olla STAR:in alkulähestymisrasti (IAF). Poikkeuksena ovat suorat lennot, jotka eivät seuraa mitään AIP:ssä julkaistua ATS-reittiä. Näissä tapauksissa merkitään DCT.

Huom. 1: Kun reitti lennetään DCT ATS-reittipisteiden välillä ATS-reitin alapuolella, tulee käyttää STAR:ia reitin viimeisenä pisteenä, esim. PIVAK DCT VELUN.

Huom. 2: Kun ATS-reitti on julkaistu, tulisi välttää ns. DCT -reittejä pl. Suomen poikittaiset lennot.

IFR-paikallislennot:

- a) IFR – harjoitusalueento: reittikohtaan merkitään lentopaikan yleinen IFR-harjoitusalue-tunnus xxTA, esim. KUTA (Kuopion harjoitusalue-tunnus).
- b) IFR- harjoituslähestymislento: reittikohtaan merkitään lentopaikan IFR-lähestymisiä kuvaava tunnus xxAP, esim. OUAP (Oulun harjoituslähestymistunnus).

2.3 Varalentopaikka (kohta 16)

VFR-matkalentoa varten esitettyyn lentosuunnitelmaan ei tarvitse merkitä varalentopaikkaa.

2.4 Muita tietoja (kohta 18)

Tämän kohdan merkinnät on pyrittävä tekemään oheisten esimerkkien mukaisesti käyttäen ICAO:n lyhenteitä. Erityisesti lentosuunnitelman aktivoimisen ja päättämisen ilmaiseminen (DEP ja/tai ARR) tulee merkitä täsmällisesti jäljempänä kohdissa h) - l) ilmoitettujen esimerkkien mukaisesti.

Laskettua lentoaikaa (EET) Suomen FIR-rajan ylityskohtaan ei vaadita.

2.4.1 VFR-lennot

- a) Kohta 18 aloitetaan RMK/tekstiä. Muut indikaattorit tulevat näiden jälkeen, kuten OPR/, STS/ jne.
- b) Siviilien lento-osastot tulee kirjoittaa esim. RMK/THREE SHIP OHJUS OHPEP tai RMK/KOLMEN KONEEN OSASTO OHJUS OHPEP (siipikoneiden kutsumerkit).
- c) VFR- lennon suuntautuessa muiden ATS-elinten kuin lähtö- tai määräkentän ATS-elimen vastuualueelle, tulee kyseisten lentopaikkojen nelikirjaintunnus kirjata RMK/ kohdan loppuun.

Esim. 1: EFHF-EFKI lento, joka suunnitellaan suoritettavaksi Jyväskylän ja Kuopion ilmatilojen läpi:

RMK/PIC TEL 123456789 EFJY EFKU

Esim. 2: EFMA-EFKK lento, joka suunnitellaan suoritettavaksi Turun, Tampereen ja Kauhavan ilmatilojen läpi niin, että lennon alussa tehdään kaksi läpilaskua Maarianhaminassa ja yksi läpilasku Tampereella. Lennon EOBT on 1200UTC ja lentoaika Tampereelle 1h 30min:

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

*RMK/2TGL EFMA TGL EFTP0130/1340 PIC TEL 123456789 EFTU
EFKA*

- d) 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-elimien ja ACC -elimien 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*

- 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) Lennonjohdon aukioloajan ulkopuolella ja/tai valvomattomalta lentopaikalta (myös maastosta/vesistöstä) lähdetäessä on lentosuunnitelmaan merkittävä se ATS-elin (REF: AIP, 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).

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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) Silloin, kun saapumisilmoitus tai ilmoitus lentosuunnitelman päättämisestä aiotaan antaa puhelimitse, merkitään se ATS-elin (ensisijaisesti ACC), jolle ilmoitus aiotaan antaa.

Esim. RMK/ARR PHONE ACC

Huom. Jos saapumisilmoitus annetaan puhelimitse tai radiolla jollekin muulle ATS - elimelle kuin lentosuunnitelmaan merkitylle ATS-elimelle, on saapumisilmoituksen vastaanottanut ATS-elin velvollinen lähettämään ARR-sanoman. Tällöin lentosuunnitelmassa mainittu ATS-elin saa tiedon lennon päättymisestä.

- j) Silloin, kun saapumisilmoituksen tai ilmoituksen lentosuunnitelman päättämisestä ei voida odottaa saapuvan ao. ATS-elimelle 30 MIN kuluessa lasketun kokonaislentoajan edellyttämästä saapumisajasta lukien, merkitään aika, jolloin saapumisilmoitus (ARR) tai ilmoitus lentosuunnitelman päättämisestä on viimeistään odotettavissa.

Esim. RMK/ARR PHONE ACC 1120 UTC

- k) Silloin, kun saapumisilmoitus tai ilmoitus lentosuunnitelman päättämisestä aiotaan antaa radiolla, merkitään se ATS-elin, jolle ilmoitus aiotaan antaa sekä käytettävä taajuus.

Esim. RMK/ARR RTF ACC 125 400

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

- l) 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:

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

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

Esim. RMK/ADIZ0015/1130 R28 LUPA NRO 10 11

Esim. RMK/ILMAKUVAUSLUPA NRO 1234 11

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

Esim. RMK/PIC TEL 010 345 6789

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- o) 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

2.4.2 IFR- lennot

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) huolimatta siitä, että mittarilähestyminen ei pääty ns. loppulaskuun, vaan esim. matalalähestymiseen tai läpilaskuun (läpilaskusta ei tule tässä tapauksessa tehdä erillistä merkintää kohtaan 18, koska kyseessä on IFR - lento).

Em. lennolla tehtävien harjoituslähestymisten tyypistä ja lukumäärästä tehdään merkintä kohtaan 18:

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

2.5 Lisätietoja (kohta 19)

Täydellisenä esitetyn lentosuunnitelman kohdan 19 LISÄTIETOJA ei viestitetä ilman eri pyyntöä paitsi silloin, kun AIS/ARO/ATS-elimen (= 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 (FDS).

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

ATS-elimen, 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.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

3 Eurocontrolin IFPS -järjestelmän vaatimukset

3.1 Muita tietoja (kohta 18)

Silloin, kun lentosuunnitelmalomakkeen kohtiin 7-16 liittyvät lisätiedot tulevat tarpeellisiksi, on sellaiset tiedot pääsääntöisesti ilmoitettava IFPS -alueella seuraavasti:

1) **RFP/**

Kohdan 18 ensimmäiseksi merkinnäksi merkitään: RFP/Qn. Tässä n ilmaisee kyseisen korvaavan lentosuunnitelman järjestysnumeron. (Ks. Määritelmät)

Esim. RFP/Q1

2) **STAYINFO**n/

Vapaalla tekstillä ilmaistaan toiminta STAY -alueella (n=numero). Ks. kohta 3.2, STAY -indikaattorin käyttö IFPS-järjestelmään lähetettävissä IFR -lentosuunnitelmissa.

3) **STS/**

Syy, jonka takia ilma-alus pyytää ATS-elinten erikoispalvelua

a) Valtionpäämiehen tai muuten valtiollisesti tärkeän henkilön kuljetus.

Esim. STS/HEAD tai STS/STATE

b) Humanitäärisille lennoille.

Esim. STS/HUM

c) Etsintä- ja pelastuslennoille.

Esim. STS/SAR

d) Ilma-aluksille, joiden reititys halutaan pitää salassa esim. turvallisuustekijöiden vuoksi.

Esim. STS/PROTECTED

e) Valtion ilma-alukset, joita ei ole varustettu tietyn tyyppisellä RNP-tarkkuuden omaavalla laitteistolla kyseiselle reitille ja/tai alueelle asetettujen vaatimusten mukaisesti.

Esim. STS/NONRNAV

f) Ilma-alukset, joiden RNAV-laitteet eivät ole toimintakunnossa tai eivät enää vastaa niille asetettuja minimivaatimuksia.

Esim. STS/RNAVINOP

g) Valtion ilma-alukset, jotka eivät ole varustettu RVSM -laitteistolla kyseiselle reitille ja/tai alueelle asetettujen vaatimusten mukaisesti.

Esim. STS/NONRVSM

h) Jos valtion ilma-aluksessa ei ole 8.33 KHZ kanavavälin VHF -radiovarustusta ja lento on tarkoitus toteuttaa yli FL195 jossakin kansainvälisessä 8.33-valtion FIR/UIR:ssä, on merkittävä valtion ilma-

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

alukselle sallittu poikkeus. Valtion ilma-aluksessa on oltava UHF -radiovarustus saadakseen tämän poikkeuksen. (Ks. asianomaisen valtion AIP.)

Esim. STS/EXM833

- i) Sairaankuljetuslennoille

Esim. STS/HOSP

- j) Häätapausten varalta

Esim. STS/EMER

- k) HOSP-, HUM- ja STATE -merkintöjen lisäksi STS-merkintä ATFMEXEMPTAPPROVED, jolla saa vapautuksen ilmaliikenteen säätelystä.

Esim. STS/HOSP STS/ATFMEXEMPTAPPROVED

Huom. 1: Valtion ilma-aluksella tarkoitetaan sotilas-, rajavartio-, poliisi- ja tulli-ilma-alusta ja ilma-alusta, joka suorittaa valtion tarkoituksiin kuljetus-, kuriiri- tai kartoituslentoja tai muita vastaavanlaisia lentoja sekä ilma-alusta, jonka henkilöstön muodostavat sotilashenkilöt.

Huom. 2: Useita STS-/etuoikeusmerkintöjä voidaan merkitä samanaikaisesti. Yllämainittujen merkintöjen lisäksi voidaan STS/:n jälkeen kirjoittaa tarvittaessa myös selväkielistä tekstiä.

4) **DOF/**

Silloin, kun IFPS -vyöhykkeellä tapahtuvan 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)

Esim. DOF/100501

5) **RMK/**

Jos lentosuunnitelman jättäjä hyväksyy IFPS-operaattorin tekemät reittimuutokset, niin hyväksynnän voi merkitä:

Esim. RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED

6) **RVR/**

Merkintää voidaan käyttää ilmaisemaan lennon vaatima minimi RVR -arvo metreissä. IFPS lähettää tämän tiedon ATS-elimille ja ETFMS -järjestelmälle, jossa sitä voidaan käyttää ATFM -tarkoituksiin sumutilanteissa.

Esim. RVR/300

3.2 STAY – indikaattori

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

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- a) Suomessa STAY-indikaattoria käytetään vain IFPS-järjestelmään lähetettäviin IFR- lentosuunnitelmiin (lentosäännöt I, Z tai Y)
- b) STAY -indikaattoria voidaan käyttää vain lennoille, jotka suoritetaan täysin IFPS -alueen sisällä
- c) STAY-indikaattoria ei saa käyttää toistuvaislentosuunnitelmissa (RPL)
- d) STAY-indikaattori merkitään lentosuunnitelman kohtaan 15 LENTOREITTI STAY-alueelle saapumista ja STAY-alueelta poistumista ilmaisevien pisteiden väliin
- e) STAY-sanan jäljessä oleva järjestysnumero on pakollinen
- f) Yhdessä lentosuunnitelmassa voi käyttää STAY-indikaattoria yhdeksän (9) kertaa
- g) STAY-alueella toimimisen kesto merkitään tunteina ja minuutteina (esim. 0100). Tämä aika on huomioitava lennon arvioitua kokonaislentoaikaa (TEET) laskettaessa
- h) Syy STAY-indikaattorin käyttöön eli STAYINFO/ ilmoitetaan vapaalla tekstillä lentosuunnitelman kohdassa 18 MUITA TIETOJA

Lentosuunnitelman täyttöesimerkkejä

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

kohta 15: N0260F110 PIVOR 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

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

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

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

4 ICAO:n lentosuunnitelmalomakkeen (FPL) kansainväliset täyttöohjeet

4.1 Yleistä

Noudata tarkasti annettuja kaavoja ja tietojen esitystapaa.

Kaikki kellonajat merkitään UTC -aikoina neljällä numerolla.

Merkitse kaikki lentoajat neljällä numerolla (tunnit ja minuutit).

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 tietätyyppiset ilma-alukset kuten esim. helikopterit tai (kuuma)ilmapallot voivat käyttää.

4.2 Ilmaliikennepalvelua koskevien tietojen merkitseminen

Täytä kohdat 7-18 alla olevien ohjeiden mukaisesti.

Täytä myös kohta 19 jäljempänä olevien ohjeiden mukaisesti, mikäli ao. ATS-elin niin vaatii tai milloin se muuten katsotaan tarpeelliseksi.

Huom. Lomakkeen kohdat eivät seuraa toisiaan numerojärjestyksessä, koska niiden numerot vastaavat ATS-sanomien eri kohtien (kenttien) numerointia.

4.3 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).

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- d) Suomalaisten sotilasilma-alusten tunnusten käytöstä Suomen lentotiedotusalueella (Finland FIR/UIR) on annettu erilliset ohjeet. Kutsumerkkeinä käytetään mm. DRAGON1 - FOUR SHIP (DRAGON1 neljällä; lento-osastoon kuuluu 4 sotilasilma-alusta). Ei yli seitsemää (7) merkkiä.
- e) Kun on kyseessä muodostelmalennolle tehty FPL, on muodostelman johtokoneen kutsumerkki merkittävä tähän kohtaan.

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

Huom. 1: Ohjeet radiopuhelintunnuksista on sisällytetty Annex 10, osa II, lukuun 5. ICAO:n liikennöitsijälle antamat sähke- ja radiopuhelintunnuksset 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.

4.4 Lentosäännöt ja lennon laatu (kohta 8)

4.4.1 Lentosäännöt

Merkitse yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan sitä lentosääntöjen kategoriaa, 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 –osuus, 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.

4.4.2 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)

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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

Huom. Tulkintaa eri kategoriamerkintöjen käytöstä tulee tarvittaessa pyytää Finavialta.

4.5 Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi sekä pyörrevanaluokka (kohta 9)

4.5.1 Lukumäärä

[1 tai 2 numeroa]

Merkitse ilma-alusten lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi.

4.5.2 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 gyrokohteri GYRO

4.5.3 Pyörrevanaluokka

[1 kirjain]

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

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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

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

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

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

4.6 Laitteet / valvontalaitteet (kohta 10)

4.6.1 Radioliikenne-, suunnistus- ja lähestymislaitteet

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:

A (ei käytössä)	I INS	R B-RNAV (RNP5) ^{Huom. 4}
B (ei käytössä)	J Data-linkki ^{Huom. 3}	T TACAN
C LORAN C	K MLS	U UHF
D DME	L ILS	V VHF
E ^{Huom. 5}	M (ei käytössä)	W RVSM
F ADF	O VOR	X ^{Huom. 5}
G GNSS	P P-RNAV (RNP1) ^{Huom. 4}	Y 8.33 KHZ
H HF RTF	Q (ei käytössä)	Z ^{Huom. 2 ja 5}

Huom.:

1) Standardivarustukseen katsotaan kuuluvan VHF RTF, ADF, VOR ja ILS, ellei asianomainen ATS-viranomainen vaadi toisenlaista yhdistelmää.

2) Jos käytetään kirjainta Z, on muut ilma-aluksessa olevat laitteet merkittävä kohtaan 18 vastaavan lyhenteen COM/ ja/tai NAV/ jälkeen.

3) Jos käytetään kirjainta J, on ilma-aluksessa oleva laite täsmennettävä kohdassa 18 vastaavan lyhenteen DAT/ jälkeen, jota seuraa yksi tai useampia kirjaimia tarpeen mukaan esim.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- DAT/S satelliitti data-linkki
- DAT/H HF data-linkki
- DAT/V VHF data-linkki
- DAT/M SSR-moodi S; data-linkki sisältäen sekä painekorkeuden että ilma-aluksen kutsumerkin lähetyksen

4) Kirjaimen P tai R sisällyttäminen osoittaa, että ilma-alus täyttää reittiosuudelle, reitille ja/tai kyseiselle alueelle vaadittavan suunnistustarkkuuden.

5) X = Käytetään asianomaisen valtion ATS-elinten ohjeiden mukaisesti (ei käytetä yleensä Suomessa).

Esim. Pohjois-Amerikassa vaaditaan merkintöjä seuraavista laitteista:

E = FMS-laite (Flight Monitoring System, ks. määritelmät)

X = ilma-alus on MNPS-kelpuutettu (Minimum Navigation Performance Specifications; suunnistustarkkuus + - 6,3NM, FL285 - FL420 jne.)

*Z = COM/AGCS (Air Ground Communication System, ks. määritelmät)
RMK/TCAS (ACAS II -laitteisto, ks. määritelmät)*

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

4.6.2 Valvontalaitteet

Merkitse yksi tai kaksi seuraavista kirjaimista osoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset valvontalaitteet:

SSR-laitteet:

N - Transponderia ei ole

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

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

X - Transponderi - moodi S, ilman ilma-aluksen kutsumerkin ja painekorkeuden lähetystä

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

I - Transponderi - moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin lähetyksen, mutta ei painekorkeuden lähetystä

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

ADS-laitteet:

D - ADS-valmius

4.6.3 Esimerkkejä laitteiden/valvontalaitteiden merkitsemisestä

Esim. 1: SD/A (S = mikäli ilma-aluksessa on standardi COM/NAV tai lähestymislaitteet kyseessä olevaa lentoreittiä varten ja ne ovat käyttökuntoiset, D = DME, A = Transponderi - moodi A)

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

Esim. 2: SDGJPRWXYZ/SD (S ja D ks. Esim. 1, G = GNSS, J = Data-linkki (kohdassa 18 täsmennettävä laite DAT/ jälkeen), P = RNP1-luokka, R = RNP5-luokka, W = RVSM-hyväksytty lento, X = MNSP-kelpuutettu, Y = 8.33 KHZ:n VHF-varustus, Z = COM/NAV-laitteiden osalta tarkennukset kohdassa 18, S = Transponderi - moodi S sisältäen sekä painekorkeuden että ilma-aluksen kutsumerkin lähetyksen, D = ADS-valmius)

4.7 Lähtöpaikka ja -aika (kohta 13)

[8 merkkiä]

1. Merkitse lähtöpaikan nelikirjaiminen paikantunnus tai, ellei tällaista tunnusta ole annettu,

merkitse ZZZZ ja ilmoita kohdassa 18 lähtöpaikan selväkielinen nimi lyhenteen DEP/ jälkeen

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.

2. Tämän jälkeen ilman kirjainväliä:

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

4.8 Lentoreitti (kohta 15)

Huom. ks. myös kansalliset poikkeukset

Merkitse ensimmäinen matkalentonopeus kohdan (a) mukaisesti ja ensimmäinen lentopinta kohdan (b) mukaisesti ilman kirjainväliä, jonka jälkeen merkitse nuolen oikealle puolelle reitin kulku kohdan (c) mukaisesti.

4.8.1 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).

4.8.2 Matkalentokorkeus

[enintään 5 merkkiä]

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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

Huom. Muiden VFR-lentojen osalta ks. kansalliset poikkeukset.

4.8.3 Reitti

[sisältäen nopeuden, lentokorkeuden ja / tai lentosääntöjen muutokset]

4.8.3.1 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. DCT:n käyttö ennen ATS-reittiin liittyvää pistettä on suositus. IFPS lisää sen joka tapauksessa, koska SID:ejä ei Suomessa käytetä. (Esim. lento EFTP-EFHA: (DCT) PIVOR N198 OKMUR.), tai
- kun lähtöpaikka ei ole ATS-reitin varrella tai ei ole liitetty siihen, lyhenne DCT, jota seuraa paikka, jossa liitytään ensimmäiseen ATS-reittiin sekä ao. ATS-reitin tunnus,

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

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.

4.8.3.2 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

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- ao. ATS-elimien vaatiessa määrittele maantieteellisten leveysasteiden 70°N (pohjoista) ja 70°S (eteläistä) välillä pääasiallisesti itä-länsisuunnassa tapahtuvien lentojen lentorata määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten tai puolten 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 reittikohtien väliin, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla tai suunnalla ja etäisyydellä.

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

4.8.4 ATS-reitti

[2-7 merkkiä] (ks. myös kansalliset poikkeukset)

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 ja ohjeaineisto RNP-tyypin käytöstä tietyllä reittiosuudella, reitillä tai alueella on sisällytetty ICAO:n julkaisuun Manual on Required Navigation Performance (RNP) (DOC 9613).

4.8.4.1 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]

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,

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

on puuttuvien sata- tai kymmenyksiköiden sijaan merkittävä nollia (esim. 4620N07805W).

c) Suuntana ja etäisyytenä suunnistuslaitteesta

Suunnistuslaitteen tunnus (normaalisti VOR) 2- tai 3-kirjaimisena, 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:ita, on merkittävä seuraavasti: DUB180040.

4.8.4.2 Nopeuden tai lentokorkeuden muutos

[enintään 21 merkkiä]

Paikka, jossa matkalentonopeuden muutos (vähintään 5% TAS tai 0,01 Mach) tai lentokorkeuden muutos on suunniteltu tapahtuvaksi, 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

4.8.4.3 Lentosääntöjen muutos

[enintään 3 kirjainta]

Paikka, jossa lentosääntöjen muutos on suunniteltu tapahtuvaksi, tulee merkitä tarkalleen kohtien (2) ja (3) mukaan. 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

4.8.4.4 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 15:(a) mukaan. Sen jälkeen ne kaksi lentopintaa, joiden välisessä

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

ilmakerroksessa matkanousu tapahtuu kohdan 15:(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

4.9 Laskupaikka ja arvioitu (laskettu) kokonaislentoaika, varalentopaikat (kohta 16)

4.9.1 Laskupaikka ja arvioitu kokonaislentoaika

[8 merkkiä]

Merkitse laskupaikan nelikirjaiminen paikantunnus, jota seuraa ilman kirjainväliä arvioitu kokonaislentoaika

tai

ellei paikantunnusta ole annettu, merkitse ZZZZ, jota seuraa ilman kirjainväliä arvioitu kokonaislentoaika ilmaistuna kuten yllä.

Merkitse tällöin lentopaikan selväkielinen nimi kohtaan 18 lyhenteen DEST/ jälkeen.

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

4.9.1.1 Varalentopaikat

[4 kirjainta] (ks. myös kansalliset poikkeukset)

Merkitse kirjainvälillä erotettuna korkeintaan kaksi nelikirjaimista varalentopaikan paikantunnusta

tai

ellei paikantunnusta varalentopaikalle ole annettu, merkitse sen sijaan kirjaimet ZZZZ ja lentopaikan selväkielinen nimi kohtaan 18 lyhenteen ALTN/ jälkeen.

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

4.10 Muut tiedot (kohta 18)

(ks. myös kansalliset ja IFPS-vaatimukset)

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

tai

muita tarpeellisia tietoja alla esitetyn ICAO:n ohjeistaman järjestyksen mukaisesti siten, että asianomaista lyhennettä seuraa kauttaviiva ja tarpeellinen teksti:

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- a) EET/ Määräkohdat tai FIR-rajojen tunnuskohdat sekä arvioidut (lasketut) lentoajat tällaisiin kohtiin, mikäli alueelliset lennonvarmistussopimukset niin vaativat tai mikäli ao. ATS-elin niin määrää.

Esim. **EET/CAP0745 XYZ0830**

EET/EINN0204

- b) 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

- c) REG/ Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisterimerkintä silloin kun se poikkeaa kohdassa 7 annetusta tunnuksesta.
- d) SEL/ SELCAL-koodi, mikäli asianomainen ATS-elin niin vaatii.
- e) OPR/ Liikennöitsijän nimi, ellei se ilmene kohdassa 7 annetusta tunnuksesta.
- f) STS/ Syy, jonka takia ilma-alus pyytää ATS-elinten erikoispalvelua, esim. sairaankuljetuslento, yksi moottori epäkunnossa
(ks. Eurocontrolin vaatimukset).

Esim. **STS/HOSP**

STS/ONE ENG INOP

- g) TYP/ Ilma-alustyyppi / -tyypit ja tarvittaessa lukumäärä tyyppimerkinnän eteen silloin, kun ryhmää ZZZZ on käytetty kohdassa 9.
- h) PER/ Ilma-aluksen suoritusarvot, mikäli ao. ATS-elin niin vaatii.
- i) COM/ Merkittävät tiedot koskien COM-laitteita siten kuin ao. ATS-viranomainen vaatii.

Esim. **COM/UHF only**

COM/VHF 119.700 MHZ

- j) DAT/ Merkittävä tieto koskien datayhteyden käyttömahdollisuutta käyttäen yhtä tai useampaa seuraavista kirjaimista: S, H, V tai M.

Esim. **DAT/S satelliittivälitteinen datayhteys**

DAT/H HF-välitteinen datayhteys

DAT/V VHF-välitteinen datayhteys

DAT/M SSR moodi S-välitteinen datayhteys

- k) NAV/ Merkittävät NAV-laitteita koskevat tiedot siten kuin ao. ATS-viranomainen vaatii.

- l) DEP/ Lähtöpaikan selväkielinen nimi, kun ryhmää ZZZZ on käytetty kohdassa 13 tai sen ATS-elimien ICAO:n nelikirjaiminen tunnus, josta täydentävän lentosuunnitelman tiedot ovat saatavissa silloin, kun AFIL-lyhennettä on käytetty kohdassa 13.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

- m) DEST/Laskupaikan selväkielinen nimi, mikäli ryhmää ZZZZ on käytetty kohdassa 16.
- n) ALTN/ Määrävaralentopaikan tai määrävaralentopaikkojen nimet, mikäli ryhmää ZZZZ on käytetty kohdassa 16.
- o) RALT/ Reittivaralentopaikan tai reittivaralentopaikkojen nimet.
- p) RMK/ Selväkieliset lisämerkinnät ao. ATS-elimien niin vaatiessa tai tarvittaessa.

4.11 Lisätietoja (kohta 19)

4.11.1 Toiminta-aika

Merkitse kohtaan

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

4.11.2 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).

4.11.3 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

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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

4.11.4 Ilma-aluksen väri ja merkinnät

A/ Merkitse ilma-aluksen väri ja sen huomattavat merkinnät

4.11.5 Lisämerkintöjä

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

4.11.6 Ilma-aluksen päällikkö

C/ Merkitse ilma-aluksen päällikön nimi

4.11.7 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	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

5 Määritelmiä ja käsitteitä

ACAS - YHTEENTÖRMÄYSVAARASTA ILMASSA VAROITAVA JÄRJESTELMÄ (Airborne Collision Avoidance System). SSR-transponderin (toisiotutkavastaimen) vastausmerkintöjä hyväksi käytävä, maassa olevista laitteista riippumaton ilmaaluksen 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-toimintaehtojen 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-toimintaehtoja 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 aiottuun laskupaikalle ei enää ole mahdollinen tai suositeltava.

Varalentopaikkoihin kuuluvat seuraavat:

- Lentoönlähtövaralentopaikka (Take-off alternate): Varalentopaikka, jolle ilma-alus voi laskea, jos lasku tulee välttämättömäksi pian lentoönlähdon jälkeen eikä lasku lähtölentopaikalle 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.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
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, ensiövalvontatutkaa, 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 (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	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
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 tietyistä 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) lentosuunnitelmätietojen käsittelyjärjestelmä IFPS.

LENTOPINTA (FL - Flight level). Ilmakehän vakio painepinta, joka on määritetty ilmanpaine arvon 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.

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.

5.1 Lentosuunnitelmat

AFP, ATC-LENTOSUUNNITELMA (ATC Flight Plan proposal message). Lennonjohdon laatima AFP-sanoma, jolla päivitetään tiettyjä lentosuunnitelmätietoja ilma-aluksen ollessa jo ilmassa, kun CHG-sanoman lähettäminen ei ole enää mahdollista. (Alue)lennonjohto laatii AFP-sanoman mm.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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.

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 ilmailiikennevirtojen säätelyjärjestelmän (ATFM, Air Traffic Flow Management) alainen lento, jonka lentosuunnitelmassa (saman lähtö- ja laskupaikan välillä) halutaan käyttää vaihtoehtoisia reittiä, merkitään korvaavan lentosuunnitelman kohtaan 18 ensimmäiseksi 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, pyritäessä 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 laatima 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.

Numero / Tyyppi	2/D/FTK/FA/2011 / Liite
Versio / Tila	1 / Julkaistu
Julkaistu / Voimassa	/ 02.06.2011-
Julkisuusaste	Julkinen

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.

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 lentoaseman 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 tietyllä moodia A tai moodia C käytävälle 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.

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.