

---

**ENR 1.10 PLANIRANJE LETA**

---

**ENR 1.10.1 PLAN LETA****ENR 1.10.1.1 Općenito**

SERA.4001

Podaci koji se odnose na namjeravani let ili dio leta, podnose se nadležnim službama zračnog prometa u obrascu plana leta.

Svrha plana leta je informiranje ovlaštenih ATS jedinica što im omogućuje nadzor leta u okviru kontrole zračnog prometa kao i usluge letnih informacija te usluge uzbunjivanja.

**ENR 1.10.1.2 Vrste plana leta****ENR 1.10.1.2.1 Pojedinačni plan leta**

Za svaki pojedinačni let, za koji se obvezno predaje plan leta ili pilot želi predati plan leta, predat će se pojedinačni plan leta (FPL).

Grupni letovi više zrakoplova, kao i svaka pojedina faza leta s međuslijetanjima, smatraju se pojedinačnim letom.

**ENR 1.10.2 POSTUPCI ZA PODNOŠENJE PLANA LETA**

SERA.4001

Plan leta podnijet će se nadležnoj kontroli zračnog prometa prije odvijanja:

- a. svakog leta ili dijela leta za koji se osigurava usluga kontrole zračnog prometa;
- b. svakog IFR leta unutar zračnog prostora savjetodavnih usluga kontrole zračnog prometa;
- c. svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, kako bi se olakšalo osiguravanje usluga letnih informacija, uzbunjivanja te potrage i spašavanja;
- d. svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, kako bi se olakšala koordinacija s odgovarajućim vojnim jedinicama ili jedinicama za usluge zračnog prometa u susjednim državama, te izbjegla moguća potreba za presretanjem radi identifikacije;
- e. svakog leta preko međunarodnih granica, ako dotične države ne propisuju drukčije;
- f. svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma.

Pilot može nadležnoj kontroli zračnog prometa podnijeti plan leta i za druge letove u svrhu lakšeg provođenja usluge potrage i spašavanja za zrakoplovom.

U cilju pravilne obrade plana leta, svaki plan leta se mora poslati kao pojedinačna AFTN poruka.

Nijedan plan leta koji odstupa od državnih ograničenja definiranih u Dokumentu o raspoloživosti ruta (RAD) neće biti podnesen za zračni prostor Zagreb FIR. Ovaj zajednički europski dokument sadrži sva pravila o korištenju zračnog prostora i raspoloživost Zagreb FIR-a i bilo koja referenca na njih vrši se putem <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

Plan leta se prije odlaska predaje u Prijavni ured operativnih usluga u zračnom prometu (ARO) ili se tijekom leta dostavlja odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa ili kontrolnoj radiopostaji zrak-zemlja.

**ENR 1.10.2.1 Vrijeme podnošenja**

SERA.4001

Plan leta treba podnijeti najmanje 60 minuta prije EOBT-a, uzimajući u obzir zahtjeve ATS službi u zračnom prostoru duž rute kojom će se letjeti, zbog pravovremenih informacija.

Uz navedeno, plan leta koji se predaje u zraku se predaje u vrijeme koje će osigurati da ga odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa primi najmanje deset minuta prije nego što je predviđeno da zrakoplov stigne:

- a. do predviđene točke ulaska u kontrolirano ili u savjetodavno područje, ili
- b. do točke prijelaza zračnog puta ili savjetodavne rute.

Planovi leta za letove u područje podložno ATFCM-u moraju se podnijeti najmanje 3 sata prije EOBT-a. Planove leta se može podnijeti na IFPS najviše do 120 sati ili 5 dana prije EOBT-a tog plana leta.

Za plan koji se podnese više od 24 sata prije predviđenog vremena početka vožnje leta na koji se odnosi, datum polaska leta se mora upisati u rubriku 18 plana leta.

### ENR 1.10.2.2 Mjesto podnošenja

Operatori zrakoplova podnijeti će svoje IFR ili IFR/VFR (mješovite) planove leta i njemu pridružene poruke (npr. CHG, DLA, CNL) prije odlaska direktno na IFPS korištenjem vlastitih AFTN ili SITA priključaka sukladno principima adresiranja definiranim u AIP Hrvatske, ENR 1.11 Adresiranje poruka s planom leta. Ukoliko ti priključci nisu dostupni, plan leta i njima pridružene poruke mogu se podnositi Prijavnom uredu operativnih usluga kontrole zračnog prometa (ARO).

IFPS adresira IFR planove leta. U slučaju IFR/VFR plana leta, IFPS automatski adresira samo IFR dio plana leta odgovarajućoj ATC jedinici unutar IFPS zone. U slučaju OAT/GAT plana leta, IFPS automatski adresira samo GAT dio plana leta odgovarajućoj ATC jedinici unutar IFPS zone.

Originator poruke je odgovoran za adresiranje svih odgovarajućih poruka na ATS adrese vezane uz VFR i OAT dijelove rute i za adresiranje izvan IFPS zone. Dodatne informacije se nalaze u IFPS priručniku, odjeljku 14 (Ref. IFPS Users Manual).

Podnositelji plana direktno na IFPS preuzimaju punu odgovornost za pridržavanje svih IFPS postupaka uključujući potpuno adresiranje svojih poruka.

VFR i VFR/IFR (mješoviti) planovi leta i njima pridružene poruke podnose se Centralnom ARO uredu Split sukladno principima adresiranja definiranim u AIP Hrvatske, ENR 1.11 Adresiranje poruka s planom leta.

Selfbriefing terminali za podnošenje plana leta smješteni su na svakoj međunarodnoj zračnoj luci. Centralni Helpdesk za selfbriefing (Centralni ARO ured Split) dostupan je H24. Kontakt Centralnog ARO ureda Split nalazi se u AIP Hrvatska, u dijelu GEN 3.3.6. Popis adresa jedinica ATS-a.

Pre-flight briefing također je dostupan putem selfbriefinga.  
<https://ib.crocontrol.hr>

Kada se aerodrom odlaska razlikuje od mjesta popunjavanja plana leta, FPL za IFR let se proslijeđuje na IFPS, dok se FPL za VFR let proslijeđuje samo u Centralni ARO ured Split. Centralni ARO ured Split će proslijediti takav FPL dalje na sve tražene adrese.

Ako se polijetanje odvija na zračnoj luci na kojoj se usluga ARO pruža putem selfbriefinga, planovi leta trebali bi biti podneseni putem selfbriefinga. Kao centralni Helpdesk za selfbriefing Centralni ARO ured Split dostupan je H24. Na Centralni ARO ured Split moguće je podnijeti planove leta osobno, putem telefona, telefax-a, u elektronskom obliku (Self ili Homebriefing, e-mail) ili preko AFTN-a.

<https://ib.crocontrol.hr>

U slučaju nepostojanja takvog ureda na zračnoj luci s koje se odvija polijetanje ili ako na toj zračnoj luci nije moguće podnijeti plan leta putem selfbriefinga, plan leta treba se podnijeti u Centralni ARO ured Split.

### ENR 1.10.2.3 Podnošenje planova leta direktno na IFPS

Planovima leta i njima pridruženim porukama podnesenim direktno na IFPS, sintaksu, format i strukturu rute će provjeriti IFPS.

IFPS će obavijestiti pošiljaoca o obradi planova leta i njima pridruženih poruka putem poruka operativnog odgovora (ORM).

- **MAN** - poruka je neispravna i bit će ispravljena ručno
- **REJ** - poruka je neispravna i ne može se ispraviti potrebno je poslati ispravnu verziju
- **ACK** - poruka je ispravna i prihvaćena od IFPS-a

#### **ENR 1.10.2.4 Podnošenje plana leta telefaksom, telefonom ili e-mailom**

U slučaju podnošenja plana leta telefaksom, telefonom ili e-mailom, pilot (podnosilac plana leta) mora odmah nakon prijena telefonom potvrditi plan, inače plan leta neće biti obrađen.

Za predaju se mora koristiti obrazac plana leta koji je izradila Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o. ili kompjutorski obrazac.

Obrazac treba biti čitljivo i u potpunosti popunjen.

U interesu zapovjednika zrakoplova je da priloži broj telefona/faksa.

Kada se plan leta podnosi telefonom, treba se strogo pridržavati ICAO redoslijeda točaka u obrascu plana leta.

Pošiljalac plana leta je odgovoran za:

- a. Potpunost i točnost podataka;
- b. Pribavljanje preduzetnih informacija i, po potrebi, odobrenja KZP;
- c. Provjeru izvedivosti leta;
- d. Potpuno adresiranje;
- e. Prosljeđivanje poruka.

#### **Podnošenje plana leta putem Self ili Homebriefinga**

Ako je plan leta podnesen putem Self ili Homebriefinga, isti mora biti prihvaćen/odobren od strane sustava/ radnika ARO-a, inače prijenos/slanje plana leta neće biti moguće. Podnosilac plana leta dobit će povratnu informaciju o statusu svog plana leta.

#### **ENR 1.10.2.5 Podnošenje planova leta tijekom leta (AFIL)**

Plan leta može se predati i tijekom leta ako to zahtijevaju posebne okolnosti nepoznate pilotu prije uzlijetanja.

Planovi leta podnešeni tijekom leta (AFIL) neće biti prihvaćeni:

- za letove koji se nastavljaju nakon međuslijetanja
- za međunarodne letove

Plan leta treba podnijeti odgovarajućoj nadležnoj ATS jedinici ili ACC-u.

##### **ENR 1.10.2.5.1 Podnošenje skraćenih planova leta tijekom leta**

Skraćeni plan leta se može predati tijekom leta u svrhu pribavljanja odobrenja nadležne kontrole zračnog prometa s ciljem:

- kraćeg prolaska kroz kontrolirani zračni prostor,
- polijetanja s kontroliranog aerodroma, letenja u kontroliranoj zoni i/ili nastavka leta u nekontroliranom zračnom prostoru,
- slijetanja na kontrolirani aerodrom.

Zaprimljen skraćeni plan leta smatra se važećim do točke izlaska iz kontroliranog zračnog prostora / zone.

#### ENR 1.10.2.6 VFR plan leta isključivo za službu zrakoplovnog uzbunjivanja

Služba uzbunjivanja, u pravilu, se provodi za letove za koje je podnesen plan leta.

#### ENR 1.10.2.7 Tampon-zone plana leta (FBZ)

Ovaj pododjeljak uključuje opis koncepta FBZ-a i primjenjivih pravila za IFR planiranje leta, kao što su sljedeći primjeri:

- a. Kada je primjenjivo, za svako relevantno područje, FBZ je uspostavljen samo za potrebe planiranja leta po IFR-u. Planovi leta se mogu podnijeti do granice FBZ-a kada je aktivan.
- b. Ruta opisana u TOČKI 15 treba uzeti u obzir nazivnu putanju između dvije točke prema najkraćoj ruti velikog kruga (great circle).
- c. Relevantna područja i odabrani FBZ(ovi), kada su aktivni, objavljeni su putem AUP/UUP-a.

#### ENR 1.10.3 SADRŽAJ I OBLIK PLANA LETA

ICAO obrasci planova leta na raspolaganju su u svim AROima i uredima na nekontroliranim aerodromima. Elektronska kopija ICAO FPL obrasca dostupna je na [www.crocontrol.hr](http://www.crocontrol.hr). Potrebno je pridržavati se uputa za popunjavanje tih obrazaca.

##### ENR 1.10.3.1 Sadržaj plana leta

SERA.4005

Plan leta mora biti popunjen sukladno odredbama koje slijede:

##### ENR 1.10.3.1.1 Pozivni znak zrakoplova - rubrika 7

Pozivni znak zrakoplova u poruci može sadržavati najmanje dva (2), a najviše sedam (7) slovnih i/ili brojevnih znakova i bez crtica ili simbola kako slijedi:

1. ICAO telefonska oznaka zračnog prijevoznika nakon koje slijedi oznaka leta kada će se u radio telefonskoj vezi pozivni znak koji će koristiti zrakoplov sastojati od ICAO telefonske oznake zračnog prijevoznika nakon koje slijedi oznaka leta.  
  
ili nacionalnost ili oznaka i oznaka registracije zrakoplova kada:
  - a. se pozivni znak koji koristi zrakoplov u radiotelefonskoj vezi sastoji samo od ovog znaka ili kada pozivnom znaku prethodi ICAO telefonska oznaka zračnog prijevoznika;
  - b. zrakoplov nije opremljen radiom.
2. Radiotelefonski pozivni znak za vojne zrakoplove.
3. Ako se radi o više zrakoplova, unosi se pozivni znak vodećeg zrakoplova ili prvog zrakoplova kod uzlijetanja. Pozivni znakovi ostalih zrakoplova unose se u rubriku 18 iza oznake "REG/".

##### ENR 1.10.3.1.2 Pravila letenja i vrsta leta - rubrika 8

Podaci o pravilima letenja unose se u rubriku 8a plana leta:

- **I** - ukoliko se namjerava cijelim letom upravljati pod IFR
- **V** - ukoliko se namjerava cijelim letom upravljati pod VFR
- **Y** - ukoliko se namjerava početnim dijelom leta upravljati pod IFR, a zatim jednom ili više puta promijeniti pravilo letenja

- **Z** - ukoliko se namjerava početnim dijelom leta upravljati pod VFR, a zatim jednom ili više puta promijeniti pravilo letenja

U rubrici 15 potrebno je navesti točku ili točke na kojima se namjerava promijeniti pravilo letenja

Za VFR letove noću potrebno je unijeti oznaku "**RMK/N VFR NIGHT**" u rubriku 18.

Za podatak o vrsti leta u rubrici 8b plana leta koriste se sljedeća slova:

- **S** - za redovite letove
- **N** - za neredovite letove
- **G** - za letove općeg zrakoplovstva
- **M** - za vojne letove (pored vojnih letova, operatori carinskih ili policijskih zrakoplova unose slovo "**M**" u rubriku 8b ICAO obrasca plana leta). Državni zrakoplovi (zrakoplovi vojske, carine i policije) koji namjeravaju letjeti unutar RVSM zračnog prostora će naznačiti vrstu leta (rubrika 8b) slovom "**M**".
- **X** - za ostale letove. Ako se koristi slovo "**X**", dopunski podaci o namjeravanom letu moraju se unijeti u rubriku 18 plana leta iza oznake "**RMK/**".

Primjer:

RMK/LIC TG ("touch and go")

RMK/LIC LA ("low approach")

#### ENR 1.10.3.1.3 Broj i tip zrakoplova/kategorija vrtložne turbulencije - rubrika 9

Ukoliko više zrakoplova namjerava letjeti u grupi, mora se upisati broj zrakoplova.

Tip zrakoplova mora se naznačiti dodijeljenom ICAO kraticom za oznaku tipa u skladu s ICAO DOC 8643.

Ako tipu zrakoplova nije dodijeljena ICAO kratica za oznaku tipa, unosi se skupina slova "**ZZZZ**", a tip zrakoplova u rubriku 18 iza oznake "**TYP/**".

Primjer:

Rubrika 9:ZZZZ Rubrika 18:TYP/LJ39

U slučaju leta više zrakoplova različitog tipa, mora se upisati oznaka tipa vodećeg zrakoplova ili prvog zrakoplova kod uzlijetanja, a tipovi ostalih zrakoplova unose se u rubriku 18 iza oznake "TYP/".

Primjeri:

Rubrika 9: 2AN26 Rubrika 18: TYP/1AN26 1LJ39 ili TYP/AN26 LJ39

Rubrika 9: 5F15 Rubrika 18: TYP/2F15 3F5

Kategorija vrtložne turbulencije zrakoplova mora se naznačiti dodavanjem jednog od slova koje označava kategoriju vrtložne turbulencije i koje se kosom crtom odjeljuje od tipa zrakoplova.

- **J** (super) - označava se trenutno samo A380-800 (A388)
- **H** (teški) - zrakoplov s maksimalnom dozvoljenom težinom u polijetanju od 136000 KG ili više
- **M** (srednji) - zrakoplov s maksimalnom dozvoljenom težinom u polijetanju manjom od 136000 KG, a većom od 7000 KG
- **L** (laki) - zrakoplov s maksimalnom dozvoljenom težinom u polijetanju od 7000 KG ili manje

#### ENR 1.10.3.1.4 Oprema i mogućnosti - rubrika 10

Radiokomunikacijska, radionavigacijska oprema za rutnu i prilaznu navigaciju, te, odijeljena kosom crtom, opremljenost SSR transponderom i/ili ADS oprema, mora se unijeti.

- a. prisutnost relevantne upotrebljive opreme na zrakoplovu;

- b. oprema i mogućnosti srazmjerne kvalifikaciji posade; i
- c. gdje je primjenjivo, odobrenje iz odgovarajućeg tijela.

Radiokomunikacijska, navigacijska i prilazna oprema i mogućnosti, te, odijeljena kosom crtom, oprema za nadzor i mogućnosti se moraju unijeti.

#### ENR 1.10.3.1.4.1 Radiokomunikacijska, navigacijska i prilazna oprema i mogućnosti – rubrika 10a

Za označavanje radiokomunikacijske, navigacijske i prilazne opreme i mogućnosti unosi se:

- **N** - ukoliko nema COM/NAV/ prilazne opreme za namjeravanu rutu ili je postojeća oprema izvan uporabe; ili
- **S** - ukoliko se nosi standardna COM/NAV/ prilazna oprema za namjeravanu rutu (VHF RTF, VOR i ILS) i ispravna je;

i/ili jedno ili više od sljedećih slova prema upotrebljivoj COM/NAV/ prilaznoj opremi i mogućnosti

- **AGBAS** sustav za slijetanje
- **BLPV** (APV sa SBAS)
- **C LORAN C**
- **D DME**
- **E1FMC WPR ACARS**
- **E2D-FIS ACARS**
- **E3PDC ACARS**
- **FADF**
- **GGNSS** (vidi Napomenu 1)
- **HHF RTF**
- **I** Inercijalna navigacija
- **J1CPDLC ATN VDL Mode 2**
- **J2CPDLC FANS 1/A HFDL**
- **J3CPDLC FANS 1/A VDL Mode A**
- **J4CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2**
- **J5CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)**
- **J6CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)**
- **J7CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)**
- **K MLS**
- **L ILS**
- **M1ATC RTF SATCOM (INMARSAT)**
- **M2ATC RTF SATCOM (MTSAT)**
- **M3ATC RTF (Iridium)**

- **O** VOR
- **P1-P9** Rezervirano za RCP
- **R** PBN odobren (vidi Napomenu 2)
- **T** TACAN
- **U** UHF RTF
- **V** VHF RTF
- **W** RVSM odobren
- **X** MNPS odobren
- **Y** VHF s mogućnošću 8.33 KHZ razmaka kanala
- **Z** Ostala oprema ili druge mogućnosti (vidi Napomenu 3)

*Napomena 1: Kada se koristi slovo "G", vrste vanjskih GNSS povećanja, ukoliko ih ima, se navode iza oznake "NAV" u rubrici 18 i odvajaju razmakom.*

*Napomena 2: Kada se koristi slovo "R", razine navigacije prema letnim sposobnostima zrakoplova koje se mogu dosegnuti se navode iza oznake "PBN" u rubrici 1*

*Napomena 3: Kada se koristi slovo "Z", u rubrici 18 mora se navesti ostala oprema ili druge mogućnosti, iza odgovarajuće oznake "COM", "NAV" i/ili "DAT". Izuzeća za RNAV, CPDLC i 8.33 kHz se moraju navesti upisivanjem slova Z u rubriku 10a i zatim umetanjem potrebnog opisa u sljedeće oznake u rubrici 18 – kako je detaljno opisano u IFPS Users Manualu:*

- a. upisati EXM833 iza COM/;
- b. upisati RNAVX ili RNAVINOP prema potrebi iza NAV/;
- c. upisati CPDLCX iza DAT/.

#### ENR 1.10.3.1.4.2 Oprema za nadzor i mogućnosti - rubrika 10b

*UPISATI* N ako nema opreme za namjeravanu rutu ili je postojeća oprema izvan uporabe;

*ILI*

*UPISATI* jedan ili više od sljedećih opisa, do najviše 20 znakova, prema upotrebljivoj opremi i/ili mogućnosti:

#### **SSR modovi A i C**

- A** transponder — mod A (4 brojke, 4 096 kodova)
- C** transponder — mod A (4 brojke, 4 096 kodova) i mod C

#### **SSR mod S**

- E** transponder - mod S, uključujući mogućnosti emitiranja pozivnog znaka zrakoplova, visine po tlaku i proširene squitter (ADS-B) mogućnosti
- H** transponder - mod S, uključujući mogućnosti emitiranja pozivnog znaka zrakoplova, visine po tlaku i poboljšane mogućnosti nadzora
- I** transponder - mod S, uključujući mogućnosti emitiranja pozivnog znak zrakoplova, ali bez mogućnosti emitiranja visine po tlaku
- L** transponder - mod S, uključujući mogućnosti emitiranja pozivnog znaka zrakoplova, visine po tlaku, proširene squitter (ADS-B) i poboljšane mogućnosti nadzora
- P** transponder - mod S, uključujući mogućnosti emitiranja visine po tlaku, ali bez mogućnosti emitiranja pozivnog znaka zrakoplova
- S** transponder - mod S, uključujući mogućnosti emitiranja visine po tlaku i pozivnog znaka zrakoplova
- X** transponder - mod S, bez mogućnosti emitiranja visine po tlaku niti pozivnog znaka zrakoplova

*Napomena: Poboljšana mogućnost nadzora je sposobnost zrakoplova za slanje podataka sa zrakoplova preko Mode S transpondera*

#### ADS-B

- B1** ADS-B s 1090 MHz ADS-B "out" mogućnosti
- B2** ADS-B s 1090 MHz ADS-B "out" i "in" mogućnosti
- U1** ADS-B "out" mogućnost korištenjem UAT
- U2** ADS-B "out" i "in" mogućnost korištenjem UAT
- V1** ADS-B "out" mogućnost korištenjem VDL Mode 4
- V2** ADS-B "out" i "in" mogućnost korištenjem VDL Mode 4

#### ADS-C

- D1** ADS-C s FANS 1/A mogućnostima
- G1** ADS-C s ATN mogućnostima

*Napomena: Primjenu dodatnog nadzora treba navesti u rubrici 18 iz oznake **SUR**.*

#### ENR 1.10.3.1.5 Aerodrom odlaska i predviđeno vrijeme početka vožnje - rubrika 13

U planu leta se za označavanje aerodroma odlaska (ADEP) moraju koristiti četveroslovne ICAO oznake mjesta, kada je ta oznaka poznata.

Ako ICAO oznaka mjesta aerodroma odlaska nije dodijeljena, mora se unijeti oznaka "**ZZZZ**", a u rubriku 18 nakon oznake "**DEP**" ime aerodroma odlaska i lokacija, u odnosu na najbliže mjesto označeno na Zrakoplovnoj ICAO karti 1:500000.

Ako zrakoplov nije poletio s aerodroma, u rubriku 18 nakon oznake "**DEP**" mora se unijeti prva točka na ruti ili oznaka radionavigacijskog sredstva.

Ako se plan leta preda u letu, umjesto podatka o aerodromu odlaska mora se unijeti slovna oznaka "**AFIL**", a u rubriku 18 nakon oznake "**DEP**" mora se unijeti četveroslovna oznaka mjesta nadležne KZP od koje se mogu tražiti dopunski podaci plana leta.

Predviđeno vrijeme početka vožnje (estimated off-block time - EOBT), mora se naznačiti četverobrojčanom oznakom iza oznake aerodroma odlaska.

Kod plana leta kojega je pilot zrakoplova predao u letu, umjesto EOBT-a, navodi se predviđeno ili stvarno vrijeme dolaska iznad točke na ruti, od koje će se plan leta primjenjivati.

#### ENR 1.10.3.1.6 Ruta - rubrika 15

##### ENR 1.10.3.1.6.1 Brzina - rubrika 15a

Podaci o stvarnoj brzini, predviđenoj brzini u odnosu na zemlju kod letova slobodnih balona s posadom, traženoj putnoj razini i namjeravanoj ruti moraju se unijeti u rubriku 15 plana leta.

Za označavanje podatka o brzini koristi se:

- **N** s četveroznamenkastom oznakom - u čvorovima
- **M** s troznamenkastom oznakom - Machov broj u stoticama
- **K** s četveroznamenkastom oznakom - u km/h.

Prva mjesta grupe koja predstavlja brzinu trebaju se, po potrebi, popuniti brojkom "**0**".

Izmjene brzine od 5% ili više, moraju se unijeti u rubriku ruta.

Označavanje brzine u kilometrima na sat nije dozvoljeno kod obavljanja općeg zračnog prometa (general air traffic - GAT) u Republici Hrvatskoj.



## ENR 1.10.3.1.6.2 Putna razina - rubrika 15b

Podaci o traženoj putnoj razini moraju se unijeti bez razmaka iza podatka o brzini. Prva mjesta oznake putne razine trebaju se, po potrebi, popuniti brojkom "0".

Za razinu leta unosi se:

- **F** s troznamenkastom oznakom - razina leta
- **A** s troznamenkastom oznakom - apsolutna visina leta izražena u stoticama stopa
- **VFR** - za nekontrolirane VFR letove, osim za VFR letove noću u kontroliranom zračnom prostoru, ili ako podliježe kontroli zračnog prometa, odnosno ako se namjerava obavljati na određenoj razini.

Navođenje tražene putne razine izražene u metrima ili razinama leta u skladu s metričkim sustavom, dozvoljeno je samo za rute izvan Republike Hrvatske, ako je tako propisano.

U tom se slučaju moraju unijeti razine:

- **S** s četveroznamenkastom oznakom - razina izražena u deseticama metara
- **M** s četveroznamenkastom oznakom - apsolutna visina leta izražena u deseticama metara.

Promjene putnih razina moraju se unijeti u rubriku ruta.

## ENR 1.10.3.1.6.3 Ruta - rubrika 15c

Podaci o traženoj ruti moraju se upisati u rubriku 15c plana leta (ruta).

Kod letova koji se obavljaju na IFR rutama standardnog odlaska (SID), završna točka publiciranog SID postupka se upisuje kao početna točka rute.

Kod letova koji se obavljaju na IFR rutama standardnog dolaska (STAR), početna točka publiciranog STAR postupka se upisuje kao završna točka rute.

Kod letova koji se obavljaju na objavljenim ATS rutama, upisuju se skraćene oznake za odnosne rute.

Ako ruta standardnog instrumentalnog dolaska/odlaska nije utvrđena za aerodrom, upisuje se oznaka "DCT" kao prvi i/ili zadnji element rute.

Kod letova koji se obavljaju po ruti, u plan leta se upisuje točka namjeravanog ulaska na navedenu rutu i točka namjeravanog napuštanja navedene rute.

Kod obavljanja letova izvan objavljenih ATS ruta, između određenih točaka upisuje se oznaka "DCT" (direct) za naznačavanje izravne rute između dviju točaka.

Kod letova koji se obavljaju izvan objavljenih ATS ruta izvan Republike Hrvatske, moraju se unijeti rutne točke koje normalno nisu udaljene više od 30 minuta leta ili 200 NM.

Za IFR letove unutar Republike Hrvatske, pilot će se informirati putem Objedinjenog paketa zrakoplovnih informacija (IAIP) prilikom planiranja ruta. Dodatno, može se pozvati i na sadržaj Route Availability Documents (RAD).

Kod obavljanja VFR letova koji prelijeću državnu granicu Republike Hrvatske, mora se zajedno s oznakom "EET/" u rubrici 18, upisati točka preleta državne granice najbliža nekom većem mjestu ili navigacijskom sredstvu na ICAO karti 1:500000.

Kod obavljanja noćnih VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru, mora se upisati ruta najbliža objavljenim ATS rutama.

Za VFR let na preporučenoj VFR ruti u Republici Hrvatskoj, ruta upisana u plan leta mora sadržavati točku na kojoj se let namjerava uključiti na tu VFR rutu i točku na kojoj let namjerava napustiti tu rutu.

Točke na ruti se naznačuju korištenjem sljedećih oznaka:

- a. ATS ruta (2 do 7 znakova) - kodirane oznake kojima su označene rute ili dijelovi ruta uključujući, gdje je to moguće, kodirane oznake ruta standardnih dolazaka i odlazaka
- b. značajna točka na ruti (2 do 11 znakova) - kodirana oznaka (2 do 5 znakova) koja je dodijeljena točki, ako kodirana oznaka nije dodijeljena, obilježava se na sljedeći način:
  - stupnjevi i minute (11 znakova): 4 brojke određuju zemljopisnu širinu u stupnjevima i cijelim minutama ispred "N" (sjever) ili S (jug), a sljedećih 5 brojeva određuju zemljopisnu dužinu u stupnjevima i cijelim minutama ispred "E" (istok) ili "W" (zapad). Prve brojke koje označavaju stupnjeve i minute, po potrebi se popunjavaju brojkom "0".

- smjer i udaljenost od značajne točke: oznaka značajne točke, zatim smjer od sredstva od 3 brojke koje označavaju magnetski smjer te 3 brojke koje označavaju udaljenost od točke izraženu u NM. Prva mjesta brojčanih skupina, po potrebi se popunjavaju brojkom "0".
- c. promjena brzine ili razine (najviše 21 znak) - točka na kojoj se planira promjena brzine (5% TAS ili 0.01 Mach ili više) ili promjena razine, čak i kad se mijenja samo jedna od tih vrijednosti.
- d. promjena pravila letenja (najviše 3 slova) - točka na kojoj se planira promjena pravila letenja, nakon koje slijedi razmak i jedna od sljedećih oznaka:
  - VFR ako se IFR mijenja u VFR
  - IFR ako se VFR mijenja u IFR

Za obavljanje letova rutama izvan Republike Hrvatske, mogu se unijeti podaci o putnom penjanju (cruise climb), korištenjem najviše 28 znakova u nizu na sljedeći način:

- Slovo "C" ispred kose crte i podatka o točki namjeravanog početka putnog penjanja na ruti. Odvojena kosom crtom, upisuje se na propisan način brzina leta tijekom putnog penjanja, kao i obje razine leta unutar kojih se putno penjanje zrakoplova odvija ili razina leta s koje putno penjanje započinje, ispred riječi "PLUS".

Primjer:

C/48N050W/M082F290F350 ili

C/48N050W/M082F290PLUS.

Točka javljanja, na kojoj se obavlja promjena s općeg vojnog zračnog prometa na operativni, mora se naznačiti upisivanjem oznake "OAT". Promjena s operativnog vojnog zračnog prometa na opći, mora se naznačiti upisivanjem oznake "GAT".

#### ENR 1.10.3.1.6.4 Oznaka STAY

Oznaka STAY navodi mjesto i vrijeme leta s posebnim aktivnostima koje se samo odvijaju na ruti (npr. obuka, snimanje iz zraka, itd). Može se koristiti samo za pojedinačne planove leta ukoliko se cijeli let odvija unutar IFPS zone.

Točka ulaska u područje gdje su planirane posebne aktivnosti (STAY area) upisuje se prije oznake „STAY1...n/“, zatim trajanje planirane aktivnosti kao i točka napuštanja područja posebne aktivnosti.

Svaka STAY oznaka se mora numerirati. Ukoliko je samo jedna STAY oznaka u rubrici 15, broj će uvijek biti "1". Ukoliko plan leta sadrži više STAY oznaka, dodjeljuje im se broj.

Pojašnjenje vrste namjeravanog leta upisuje se pod oznakom "STAYINFO1...n" u rubriku 18 za svaku znaku STAY. Redni broj uz oznaku STAYINFO mora biti isti kao broj naveden uz odgovarajuću oznaku STAY u rubrici 15.

#### ENR 1.10.3.1.7 Aerodrom odredišta i ukupno predviđeno vrijeme trajanja leta i alternativni aerodrom(i) odredišta - rubrika 16

Aerodrom odredišta, predviđeno mjesto slijetanja kod obavljanja letova slobodnim balonima s posadom, ukupno predviđeno vrijeme trajanja leta (Total Estimate Elapsed Time - Total EET), te do dva alternativna aerodroma, unose se kako slijedi:

U planu leta se za označavanje aerodroma odredišta i alternativnih aerodroma moraju koristiti četveroslovne ICAO oznake mjesta, kada je ta oznaka poznata.

Ako ICAO oznake mjesta nisu dodijeljene, mora se unijeti oznaka "ZZZZ", a u rubriku 18 nakon oznake "DEST/" ime aerodroma odredišta ili predviđenog mjesta slijetanja, a nakon oznake "ALTN/" ime i lokacija alternativnog aerodroma odredišta.

Prihvatit će se najviše dva alternativna aerodroma odredišta.

Ako se, u slučaju obavljanja letova slobodnih balona s posadom ne može unijeti predviđeno mjesto slijetanja, mora se iza oznake "DEST/" upisati riječ "nepoznato" (unutar Republike Hrvatske) ili "unknown".

Ukupno predviđeno vrijeme trajanja leta unosi se, kao četveroznamenkasti broj, iza oznake aerodroma odredišta, ili iza oznake "ZZZZ".

Ako je plan leta predan tijekom leta, unosi se ukupan EET, u odnosu na točku na ruti od koje se plan leta planira primjenjivati.

Ukupno predviđeno vrijeme trajanja leta predstavlja:

- a. za IFR letove, predviđeno vrijeme potrebno od odlaska do dolaska, preko značajne točke definirane u odnosu na radionavigacijska sredstva, od koje se namjerava započeti instrumentalni prilaz, ili, ako nema radionavigacijskog sredstva vezanog uz aerodrom odredišta, do dolaska na aerodrom odredišta;
- b. za VFR letove, predviđeno vrijeme potrebno od odlaska do dolaska na aerodrom odredišta.

#### ENR 1.10.3.1.8 Ostali podaci - rubrika 18

Ako se ukaže potreba za dopunama podataka unesenih u rubrike 7 do rubrike 16 plana leta, ili ako se ukaže potreba za unošenjem dodatnih podataka, dopune se upisuju u rubriku 18. korištenjem dolje navedenih oznaka.

Korištenje oznaka koje nisu navedene za ovu rubriku može dovesti do odbacivanja podataka, njihovog gubitka ili netočne obrade.

Crtice i kose crte se mogu koristiti isključivo kako je propisano dolje.

Ukoliko nema ostalih podataka, koristit će se nula (0).

Bilo koja potrebna dodatna informacija se mora upisati dolje prikazanim redosljedom, na način da se izabere odgovarajuća oznaka među dolje navedenim, iza koje slijedi kosa crta „/“ i zatim informacija.

**STS/** razlog zahtijevane prednosti u pružanju usluga kontrole zračnog prometa, npr. misije traganja i spašavanja, kako slijedi

**ALTRV:** za let koji će se odvijati u području s rezerviranom visinom po tlaku;

**ATFMX:** let s posebno odobrenim izuzećem od ATFCM mjera izdanim od nadležne zrakoplovne vlasti;

**FFR:** let za zaštitu od požara;

**FLTCK:** let za provjeru kalibraže navigacijske opreme;

**HAZMAT:** let koji prenosi opasne materijale;

**HEAD:** let s državnim poglavarima;

**HOSP:** let posebno odobren kao medicinski let;

**HUM:** let u humanitarne svrhe;

**MARSA:** let za koji vojni subjekt preuzima odgovornost za razdvajanje od vojnih zrakoplova;

**MEDEVAC:** let za hitnu medicinsku evakuaciju životno ugroženih;

**NONRVSM:** let državnih zrakoplova koji nisu opremljeni RVSM opremom u RVSM području;

**SAR:** let uključen u akciju traganja i spašavanja;

**STATE:** let koji se obavlja u vojne, carinske i policijske svrhe.

Ostale razloge zahtijevane prednosti u pružanju usluga kontrole zračnog prometa moraju se navesti pod oznakom **RMK/**.

**PBN/** oznaka RNAV i/ili RNP mogućnosti. Uključiti sve potrebne dolje navedene oznake, ako su primjenjive na let, do maksimalno 8 podataka, t.j. ukupno ne više od 16 znakova.

	<b>RNAV SPECIFIKACIJE</b>
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 svi dozvoljeni senzori
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ili IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 svi dozvoljeni senzori
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 svi dozvoljeni senzori
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	<b>RNP SPECIFIKACIJE</b>
L1	RNP 4
O1	Osnovni RNP 1 svi dozvoljeni senzori
O2	Osnovni RNP 1 GNSS
O3	Osnovni RNP 1 DME/DME
O4	Osnovni RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH s BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH s RF (potrebno posebno odobrenje)
T2	RNP AR APCH bez RF (potrebno posebno odobrenje)

- NAV/** navesti značajne podatke o navigacijskoj opremi zrakoplova, različite od onih navedenih uz PBN/, ako to zahtijeva nadležna kontrola zračnog prometa. Pod ovom oznakom treba navesti GNSS povećanje, s razmakom između dvije ili više metoda povećanja, npr. e.g. NAV/GBAS SBAS. Ukoliko je potrebno, unijeti RNAVX ili RNAVINOP, sukladno IFPS User Manualu.
- COM/** navesti komunikacijsku opremu ili mogućnosti, koji nisu navedeni u rubrici 10a. Ukoliko je potrebno, unijeti EXM833, sukladno IFPS User Manualu.
- DAT/** navesti podatkovne aplikacije ili mogućnosti, koji nisu navedeni u rubrici 10a. Ukoliko je potrebno, unijeti CPDLCX, sukladno IFPS User Manualu
- SUR/** navesti nadzorne aplikacije ili mogućnosti, koji nisu navedeni u rubrici 10b.

**DEP/** ime i lokacija aerodroma odlaska, ako je oznaka "ZZZZ" upisana u rubrici 13, ili ICAO četveroslovnaznak mjesto kontrole zračnog prometa od koje se mogu zahtijevati dopunski podaci plana leta, ako je oznaka "AFIL" upisana u rubrici 13. Za aerodrome koji nisu navedeni u relevantnom Zborniku zrakoplovnih podataka, navesti lokaciju kako slijedi:

4 brojke određuju zemljopisnu širinu u stupnjevima i cijelim minutama ispred "N" (sjever) ili S (jug), a sljedećih 5 brojeva određuju zemljopisnu dužinu u stupnjevima i cijelim minutama ispred "E" (istok) ili "W" (zapad). Prve brojke koje označavaju stupnjeve i minute, po potrebi se popunjavaju brojkom "0", npr. 4620N07805W (11 znakova).

*ILI*, Smjer i udaljenost od najbliže značajne točke kako slijedi:

oznaka značajne točke, zatim smjer od sredstva od 3 brojke koje označavaju magnetski smjer te 3 brojke koje označavaju udaljenost od točke izraženu u NM. U područjima zemljopisnih širina gdje su odgovarajuće vlasti odredile da je referenciranje na magnetske stupnjeve nepraktično mogu se koristiti stvarni stupnjevi. Prve brojke koje označavaju stupnjeve i minute, po potrebi se popunjavaju brojkom "0", npr. točka na 180° magnetskih na udaljenosti 40 nautičkih milja od VOR "DUB" se treba navesti kao DUB180040.

*ILI*, prvu točku na ruti (ime ili LAT/LONG) ili oznaku radio fara, ukoliko zrakoplov nije poletio s aerodroma.

**DEST/** ime i lokacija aerodroma odredišta, ako je oznaka "ZZZZ" upisana u rubrici 16. Za aerodrome koji nisu navedeni u relevantnom Zborniku zrakoplovnih podataka, navesti lokaciju LAT/LONG ili smjer i udaljenost od najbliže značajne točke, kako je opisano gore pod DEP/.

**DOF/** datum obavljanja leta upisan u formatu GGMMDD (gdje GG znači godina, MM znači mjesec i DD znači dan)

**REG/** nacionalnost ili zajednička oznaka i registracijska oznaka zrakoplova, ako je različita od pozivnog znaka zrakoplova u rubrici 7

**EET/** značajne točke ili oznake granica FIR-a s akumuliranim predviđenim trajanjem leta od polijetanja do tih točaka ili granica FIR-a, kada je to propisano regionalnim sporazumima za zrakoplovnu navigaciju ili ako to zahtijeva nadležna kontrola zračnog prometa

Primjeri:

EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204

**SEL/** SELCAL - kod

**TYP/** tip(ovi) zrakoplova razdvojeni jednim razmakom, kojima po potrebi prethodi broj zrakoplova bez razmak, ako je oznaka "ZZZZ" upisana u rubrici 9

Primjeri:

Rubrika 9: 4ZZZZ Rubrika 18: TYP/2MORANE KA350 PA28

Rubrika 9: ZZZZ Rubrika 18: TYP/GYROCOPTER

U slučaju leta više zrakoplova različitog tipa, u rubriku 9 mora se upisati oznaka tipa vodećeg zrakoplova ili prvog zrakoplova kod uzlijetanja, a tipovi svih ostalih zrakoplova se upisuju ovdje.

Primjer:

Rubrika 9: 3AN26 Rubrika 18: TYP/1AN26 2LJ39 ili TYP/AN26 2LJ39

**CODE/** adresa zrakoplova (izražena u obliku alfanumeričkog koda od 6 heksadecimalnih znakova), ako to zahtijeva nadležna kontrola zračnog prometa. Primjer: "F00001" je najniža adresa zrakoplova koja se nalazi u posebnom bloku koji dodjeljuje ICAO.

**RVR/** vidljivost uzduž staze (u metrima)

*Napomena: Ova mjera je opisana u European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Poglavlje 2.*

**DLE/** kašnjenje na ruti ili zadržavanje, potrebno je unijeti značajne točke na ruti gdje namjerava doći do kašnjenja, iza kojeg slijedi trajanje kašnjenja upisano kao četverobrojčana oznaka u satima i minutama (ssmm).

Primjer: DLE/MDG0030

- OPR/** ICAO oznaka ili ime operatora zrakoplova, ako nije prepoznatljiv iz pozivnog znaka zrakoplova u rubrici 7
- ORGN/** 8 slova AFTN adresa originatora ili drugi odgovarajući podaci za kontakt, u slučaju gdje se originator leta ne može odmah identificirati, ako to zahtijeva nadležna kontrola zračnog prometa.
- PER/** podaci o sposobnostima zrakoplova, označeni jednim slovom kako je navedeno u PANS-OPS, Dokumentu 8168, Svezak I – Flight Procedures, ako to zahtijeva nadležna kontrola zračnog prometa.
- ALTN/** naziv alternativnog aerodroma odredišta, ako je oznaka "ZZZZ" upisana u rubrici 16. Za aerodrome koji nisu navedeni u relevantnom Zborniku zrakoplovnih podataka, navesti lokaciju LAT/LONG ili smjer i udaljenost od najbliže značajne točke, kako je opisano gore pod DEP/.
- RALT/** četveroslovne ICAO oznake za alternativne aerodrome na ruti, sukladno ICAO Doc 7910, Location indicators, ili imena alternativnih aerodroma na ruti, ukoliko nema dodijeljene oznake. Za aerodrome koji nisu navedeni u relevantnom Zborniku zrakoplovnih podataka, navesti lokaciju LAT/LONG ili smjer i udaljenost od najbliže značajne točke, kako je opisano gore pod DEP/.
- TALT/** četveroslovne ICAO oznake za alternativne aerodrome odlaska, sukladno ICAO Doc 7910, Location indicators, ili imena alternativnih aerodroma odlaska, ukoliko nema dodijeljene oznake. Za aerodrome koji nisu navedeni u relevantnom Zborniku zrakoplovnih podataka, navesti lokaciju LAT/LONG ili smjer i udaljenost od najbliže značajne točke, kako je opisano gore pod DEP/.
- RIF/** podaci u ruti do promijenjenog aerodroma odredišta nakon čega slijedi četveroslovna ICAO oznaka mjesta za aerodrom. Za promijenjenu rutu potrebno je novo odobrenje.

Primjeri:

RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

**RMK/** bilo koji drugi značajan podatak upisan otvorenim tekstom ako tako zahtijeva nadležna kontrola zračnog prometa ili se smatra neophodnim

**RFP/** zamjenski plan leta, gdje "n" označava tekući broj od 1 do 9 zamjenskog plana leta za odnosni let

*Napomena: Ova mjera je opisana u European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Poglavlje 2.*

#### ENR 1.10.3.1.9 Dopunski podaci - rubrika 19

Dopunski podaci moraju se unijeti kako slijedi:

- **E/** najveća istrajnost leta (endurance) izražena četveroznamenastim brojem za sate i minute
- **P/** ukupni broj osoba u zrakoplovu (putnici i posada) ili TBN (to be notified) ako u trenutku popunjavanja plana leta ukupni broj osoba u zrakoplovu nije poznat
- **R/** raspoložive frekvencije za slučaj nužde pri čemu se:
  - *U* mora precrtati ako UHF frekvencija 243.000 MHz nije na raspolaganju
  - *V* mora precrtati ako VHF frekvencija 121.500 MHz nije na raspolaganju
  - *E* mora precrtati ako odašiljač za slučaj opasnosti (ELT) nije u zrakoplovu
- **S/** vrsta opreme za spašavanje u zrakoplovu, pri čemu se:
  - *P* mora precrtati ako se oprema za preživljavanje u polarnim uvjetima ne nosi
  - *D* mora precrtati ako se oprema za preživljavanje u pustinjskim uvjetima ne nosi
  - *M* mora precrtati ako se ne nosi oprema za preživljavanje na moru
  - *J* mora precrtati ako se oprema za preživljavanje u džungli ne nosi
- **J/** vrsta prsluka za spašavanje u zrakoplovu pri čemu se:

- *L* mora precrtati ako prsluci za spašavanje nisu opremljeni sa svjetlom
- *F* mora precrtati ako prsluci za spašavanje nisu florescentni
- *U* i/ili *V* mora precrtati ako prsluci za spašavanje nisu opremljeni sukladno kriterijima navedenim pod "**R**"
- **D/** broj, nosivost, vrsta i boja gumenih čamaca u zrakoplovu, pri čemu se:
  - *D* i *C* mora precrtati ako čamci ne nose
  - *C* mora precrtati ako čamci nisu pokriveni
  - boja čamaca ukoliko se nose
- **A/** boja zrakoplova i značajne oznake
- **N/** dopunski podaci o opremi za spašavanje (po potrebi)
- **C/** ime zapovjednika zrakoplova

**Ime originatora plana leta** (Ime agencije ili osobe koja je popunila plan leta)

**Dodatni zahtjevi** - Naznačiti da li je plan leta prihvaćen na način propisan od nadležne kontrole zračnog prometa

#### ENR 1.10.3.2 Sadržaj skraćenog plana leta

Skraćeni plan leta mora sadržavati najmanje sljedeće podatke:

- pozivni znak zrakoplova
- tip zrakoplova
- točku ulaska u kontrolirani zračni prostor (ako je primjenjivo)
- točku izlaska iz kontroliranog zračnog prostora (ako je primjenjivo)
- razinu leta (ako je primjenjivo)
- namjeru

#### ENR 1.10.3.3 Letovi s posebnim statusom

IFR/GAT letovi ili dijelovi leta koji zahtijevaju osiguranje prednosti u pružanju usluga kontrole zračnog prometa mogu koristiti oznaku STS/ za označavanje svojih potreba.

Letovi sa statusom STS/STATE ili HEAD moraju u rubrici 18 (RMK/) jasno naznačiti ukoliko se zahtijeva dodatno razdvajanje.

Letovi sa sljedećim STS oznakama će automatski dobiti izuzeće od CFMU ATFCM mjera:

- **STS/SAR** letovi uključeni u akcije traganja i spašavanja
- **STS/HEAD** letovi s državnim poglavarima
- **STS/ATFMX** letovi s posebno odobrenim izuzećem od ATFCM mjera izdanim od nadležne zrakoplovne vlasti
- **STS/MEDEVAC** letovi za hitnu medicinsku evakuaciju životno ugroženih
- **STS/FFR** letovi za zaštitu od požara

#### ENR 1.10.3.4 Popunjavanje plana leta

SERA.4010

Prema potrebi, plan leta sadrži dodatne informacije ako osoba koja predaje taj plan leta smatra da je to potrebno.

#### ENR 1.10.4 PROMJENE U PODNIJETOM PLANU LETA

Sve promjene u planu leta podnijetom za IFR let ili kontrolirani VFR let, te značajne promjene u planu leta podnesenom za nekontrolirani VFR let prijaviti će se što je prije moguće odgovarajućoj nadležnoj jedinici ATS-a.

U slučaju kašnjenja u odlasku dužem od 15 minuta od predviđenog vremena početka vožnje za IFR let (osim ako je IFR letu dodijeljen SLOT) ili dužem od 30 minuta za VFR let za koji je bio podniet plan leta, taj će se plan izmijeniti ili će se podnijeti novi, nakon poništenja starog plana leta.

*Napomena 1.* Ako zakašnjenje u odlasku kontroliranog leta nije pravilno prijavljeno, određeni podaci plana leta možda neće više biti pravovremeno dostupni odgovarajućim nadležnim jedinicama ATS-a kada bude zatraženo konačno odobrenje za let, što će rezultirati posebnim kašnjenjem leta.

*Napomena 2.* Ako kašnjenje u odlasku (ili poništenje) nekontroliranog VFR leta nije pravilno prijavljeno, mogla bi se nepotrebno pokrenuti akcija uzbunjivanja ili traganja i spašavanja, ukoliko zrakoplov ne stigne na određeni aerodrom unutar 30 minuta nakon važećeg ETA-a.

Uvijek kada se otkáže let za koji je podniet plan leta, odmah će o tome biti obaviještena odgovarajuća nadležna jedinica ATS-a. Promjene važećeg plana leta za kontrolirani let, bit će prijavljene ili zahtijevane tijekom njegovog odvijanja, ovisno o odredbama ICAO Aneksa 2, 3.6.2. (Pridržavanje plana leta).

Promjene u istrajnosti ili u ukupnom broju osoba u zrakoplovu, kao i promjene u predviđanju vremena od 30 minuta ili više, predstavljaju značajnu promjenu plana leta i moraju se prijaviti.

#### ENR 1.10.4.1 Pridržavanje plana leta

SERA.8020

Osim u slučaju nenamjernog odstupanja kontroliranog leta od svog tekućeg plana leta ili kada postane očito da let u VMC uvjetima neće biti moguće izvesti u skladu s tekućim planom leta, zrakoplov se mora pridržavati tekućeg plana leta ili primjenjivog dijela tekućeg plana leta koji je predan za kontrolirani let, osim ako je podnesen zahtjev za izmjenu i dobiveno odobrenje od odgovarajuće jedinice kontrole zračnog prometa, ili ako nastane izvanredna situacija koja zahtijeva hitne mjere zrakoplova.

#### ENR 1.10.5 SERA.4020 ZAKLJUČIVANJE PLANA LETA

- a. Za svaki let za koji je predan plan leta koji obuhvaća cijeli ili preostali dio leta do aerodroma odredišta, prvom prilikom nakon slijetanja, odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa na aerodromu dolaska treba podnijeti izvješće o dolasku osobno, radiotelefonikom vezom, podatkovnom vezom ili drugim sredstvima, kako propisuje nadležno tijelo.
  1. Izvješće o dolasku nije potrebno predati nakon slijetanja na aerodrom na kojemu su osigurane usluge zračnog prometa, ako radiokomunikacijski sustavi ili vizualni signali pokažu da je uočeno slijetanje.
- b. Kada je plan leta predan samo za dio leta, osim preostalog dijela leta do odredišta, plan se mora na zahtjev zaključiti prikladnim izvješćem odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa.
- c. Kada na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska ne postoji jedinica za usluge zračnog prometa, izvješće o dolasku podnosi se, na zahtjev, što je prije moguće nakon slijetanja, najbržim raspoloživim sredstvima najbližoj jedinici za usluge zračnog prometa.
- d. Kada se zna da su na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska komunikacijski uređaji neodgovarajući, a ne postoje zamjenski sustavi za postupanje s izvješćima o dolasku na zemlji, poduzimaju se sljedeće mjere: Neposredno prije slijetanja, zrakoplov, ako je moguće, prenosi odgovarajućoj jedinici za usluge



zračnog prometa poruku sličnu izvješću o dolasku, ako se takvo izvješće zahtijeva. Obično se ta poruka prenosi zrakoplovnoj postaji jedinice za usluge zračnog prometa koja je zadužena za područje letnih informacija u kojem zrakoplov leti.

e. Izvješća o dolasku zrakoplova trebaju sadržavati sljedeće podatke:

- identifikaciju zrakoplova;
- aerodrom ili operativno mjesto odlaska,
- aerodrom ili operativno mjesto odredišta (samo u slučaju preusmjerenog slijetanja),
- aerodrom ili operativno mjesto dolaska,
- vrijeme dolaska.

Napomena:

Izveštaj o dolasku pilot može unijeti u Internet Briefing sustav (pod uvjetom da je plan leta predan putem Internet Briefing-a), inače se izvještaj mora u svakom slučaju predati telefonski u Centralni ARO ured Split – kako bi se izbjeglo pokretanje uzbunjivanja ili traganja i spašavanja za zakašnjele zrakoplove.

Kada je izvješće o slijetanju obavezno, nepoštivanje odredbe SERA.4020 može prouzročiti ozbiljne poteškoće u pružanju usluga zračnog prometa i uzrokovati značajne troškove provođenja nepotrebnih operacija potrage i spašavanja.

## ENR 1.10.6 POSTUPCI PLANIRANJA LETA UNUTAR SECSI FRA

### ENR 1.10.6.1 Postupci letenja

#### ENR 1.10.6.1.1 Općenito

Sav promet mora biti u skladu s:

- Zahtjevima za opremu zrakoplova u pojedinoj državi;
- Općim pravilima u pojedinoj državi;
- trenutnim RAD-om.

Za izuzeća državnih zrakoplova vidjeti odgovarajuće AIP-ove.

ATS rutna mreža unutar FIR/UIR Zagreb koja je objavljena u AIP-u Republike Hrvatske, odjeljci ENR 3.1, ENR 3.2, ENR 3.3, briše se iznad FL 205 unutar svih dijelova zračnog prostora koji tvore SECSI FRA.

Unutar SECSI FRA relevantnim značajnim točkama se smatraju FRA horizontalne ulazne (E) točke, FRA horizontalne izlazne (X) točke, FRA međutočke (I), FRA dolazne spojne i FRA odlazne (D) spojne točke, kako je opisano ENR 4.1 i ENR 4.4.

Skica orijentacije razina leta (FLOS) koja se primjenjuje unutar SECSI FRA odgovara polukružnom pravilu prema ICAO Annex-u 2, Appendix 3a ili Appendix 3, prema *Standardised European Rules of the Air, Table of cruising levels* (SERA) i ENR 1.7.

Izuzeci od ovog pravila su objavljeni u ENR 4.1 i ENR 4.4 u stupcu "Primjedbe".

#### ENR 1.10.6.1.2 Dozvoljeni letovi unutar SECSI FRA

Dozvoljeni letovi su svi letovi koji će se odvijati unutar okomitih i vodoravnih granica SECSI FRA kako je opisano u ENR 2.1 i/ili ENR 2.2 i ENR 6 odgovarajućeg AIP-a bez obzira na fazu leta (preleti, dolasci ili odlasci sa lokalnih aerodroma ili aerodroma smještenih u blizini SECSI FRA).

### ENR 1.10.6.2 Ograničenja i rezervacije u zračnom prostoru

#### ENR 1.10.6.2.1 Zaobilaženje područja u kojem su na snazi ograničenja i rezervacije

Letovi se mogu planirati preko objavljenih aktivnih vojnih područja sukladno informacijama objavljenima od strane relevantnog AUP-a/UUP-a.

Korisnici zračnog prostora će planirati let oko zračnog prostora koji nije dozvoljen za civilno korištenje kako je objavljeno/upravljano kroz NOTAM/AUP/UUP, uz korištenje FRA značajnih točaka objavljenih u ENR 4.1 i ENR 4.4.

#### ENR 1.10.6.2.2 Objava produljenja rute

U slučajevima da nije moguć prolazak kroz aktivno rezervirano (ograničeno) područje, primjenjuje se jedan od sljedećih postupaka:

- kontrola zračnog prometa daje taktičku uputu letu da nastavi preko FRA međutočaka (I) objavljenih u ENR 4.1 i ENR 4.4
- taktičko radarsko vektoriranje od strane kontrole zračnog prometa

Prosječno očekivano produljenje rute za korisnike zračnog prostora iznosi oko 15 NM.

### ENR 1.10.6.3 Planiranje letenja unutar SECSI FRA područja

#### ENR 1.10.6.3.1 Općenito

Unutar SECSI FRA korisnici zračnog prostora smiju planirati preferirane putanje koristeći značajne točke ili radionavigacijske uređaje (ENR 4.1 i ENR 4.4), kao i geografske koordinate pod posebnim uvjetima i pravilima opisanim u AIP-u i RAD-u.

Letenje će se planirati preko FRA značajnih točaka u skladu s tablicom dalje u tekstu.

Od	Do	Napomena
FRA horizontalna ulazna točka (E)	FRA horizontalna izlazna točka (X)	Planirati let direktno ili preko jedne ili nekoliko međutočaka
	FRA dolazna povezujuća točka (A)	
	FRA međutočka (I)	
FRA odlazna povezujuća točka (D)	FRA horizontalna izlazna točka (X)	
	FRA dolazna povezujuća točka (A)	
	FRA međutočka (I)	
FRA međutočka (I)	FRA horizontalna izlazna točka (X)	
	FRA dolazna povezujuća točka (A)	
	FRA međutočka (I)	

U SECSI FRA ne postoje ograničenja u broju FRA međutočaka (I) i DCT-eva koji se koriste u polju 15 plana leta.

Unutar SECSI FRA ne postoje ograničenja u duljini „DCT“ segmenata.

U slučaju da su objavljene FRA međutočke (I) ili DCT segmenti obavezni iz ATS operativnih razloga, u RAD-u su opisana posebna pravila za ispravno korištenje. Ovo vrijedi za odlazeći i dolazeći promet te prelete.

Planiranje DCT segmenata bliže od 3 NM od granice SECSI FRA prostora nije dozvoljeno.

Kako bi se upravljalo operativno osjetljivim područjima, objavljuju se No Planning Zone (NPZ). NPZ je definirani volumen zračnog prostora unutar kojeg planiranje FRA DCT trajektorija nije dozvoljeno ili je dozvoljeno samo kao opisani izuzetak.

Korisnici zračnog prostora mogu izbjeći ta područja planiranjem letenja preko odgovarajućih SECSI FRA međutočaka (I) oko NPZ ili u skladu s opisanim uvjetima. Planiranje DCT-a kroz objavljenu NPZ uzrokovat će poruku o odbijanju (REJ) od strane IFPS osim ukoliko se ne ispunjavaju postavljeni uvjeti. Za sve informacije o NPZ vidjeti RAD.

Za Y/Z letove koji mijenjaju pravila letenja (koji prelaze u ili otkazuju IFR) navesti će se bilo koja od FRA značajnih točkaka objavljenih u ENR 4.1 i ENR 4.4.

Korisnici zračnog prostora mogu koristiti bilo koju značajnu FRA točku objavljenu u ENR 4.1/ ENR 4.4 ili neobjavljenu točku definiranu geografskim koordinatama kako je opisano u odjeljku 8.3.4 za promjenu razine leta ili brzine.

Upotreba smjera i udaljenosti od značajne točke ili radio navigacijskog uređaja u ulozi FRA međutočke (I) nije dozvoljena u SECSI FRA.

Dijelovi rute između neobjavljenih točaka definiranih geografskim koordinatama, jednako kao i oni od/do značajnih točaka ili radionavigacijskih uređaja, bit će naznačeni pomoću „DCT“ u skladu s ICAO Doc 4444 Appendix 2 “Flight Plan, Item 15”.

#### ENR 1.10.6.3.2 Prekogranična primjena

Unutar SECSI FRA prelazak granice FIR-a, jednako kao i prelazak granica područja odgovornosti (AoR) između pripadajućih jedinica kontrole zračnog prometa u osnovi je dozvoljeno bez korištenja FRA međutočaka (I) objavljenih duž granice, osim ako je drugačije navedeno u RAD-u.

Osim za DCT segmente objavljene u RAD Dodatku 4, *ATS Routes and SIDs/STARs*:

- Ulaz i izlaz iz SECSI FRA planira se samo uz korištenje objavljenih FRA horizontalnih ulaznih (E) i FRA horizontalnih izlaznih točaka (X);
- Planiranje DCT segmenata koji su djelomično van lateralnih granica SECSI FRA (re-entry segmenti) dozvoljeno je samo uz korištenje objavljenih FRA horizontalnih ulaznih (E) i horizontalnih izlaznih točaka (X).

#### DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) FRA Čelija EDUU Istok - SECSI FRA

- Prekogranične FRA operacije dozvoljene su iznad FL315 tijekom razdoblja 2230 - 0500 (2130 - 0400).
- Tijekom prekograničnih FRA operacija sve granične FRA međutočke nisu obvezne za planiranje leta.
- Tijekom prekograničnih FRA operacija nije dozvoljena uporaba neobjavljenih točaka, definiranih zemljopisnim koordinatama ili smjerom i udaljenosti unutar SECSI FRA.

#### FRAIT (Free Route Airspace Italy) - SECSI FRA

- Dozvoljene su prekogranične FRA operacije između FRAIT i SECSI FRA (FRAIT donja granica je razina leta 195)
- Granične FRA međutočke (I) nisu obavezne na planiranju leta.

#### ENR 1.10.6.3.3 Određivanje najniže raspoložive razine leta (LAL) unutar SECSI FRA

Za određivanje najniže raspoložive razine unutar onih dijelova SECSI FRA gdje su operacije u zračnom prostoru slobodnih ruta moguće od tla do FL 660 (tj. prostor nadležnosti ACC/APP Ljubljana i ACC/APP Beč i lokalne APP jedinice LOWL, LOWS, LOWI, LOWK and LOWG) pogledati AIP Austrija i AIP Slovenija, ENR 6.8. Objavljene vrijednosti odgovaraju najnižoj raspoloživoj razini unutar kontroliranog zračnog prostora osiguravajući nadvišavanje prepreka.

Ispunjavanje plana leta prema SECSI FRA pravilima planiranja leta ispod ovih minimuma uzrokovat će poruku o odbijanju od strane IFPSa.

#### ENR 1.10.6.3.4 Korištenje geografskih koordinata u polju 15 plana leta

Neobjavljene točke definirane geografskim koordinatama bit će općenito umetnute duž direktne putanje između dvije FRA značajne točke (E/X/I/A/D) kako bi se ukazalo na promjene visine i brzine.

#### ENR 1.10.6.3.5 Preleti

Preleti su letovi kod kojih se aerodromi polaska i dolaska nalaze izvan SECSI FRA.

Preleti se mogu planirati direktno od bilo koje FRA horizontalne ulazne točke (E) do bilo koje FRA horizontalne izlazne točke (X) preko objavljenih i neobjavljenih FRA međutočaka (I) kako je navedeno u AIP-ovima država

uključenima u SECSI FRA i RAD.

#### ENR 1.10.6.3.6 Pristup FRA-u za odlazni promet

Odlazni promet su letovi koji imaju zračnu luku polaska unutar vodoravnih granica SECSI FRA. Zavisno od zračne luke različiti su zahtjevi za planiranje letova za odlazni promet. FRA ispunjavanje plana leta započet će od:

- FRA odlazne povezujuće točke (D) ili;
- Određene FRA međutočke (I) povezane s zračnom lukom prema RAD-u ili;
- Ako SID nije dostupan ili nema zahtjeva za povezujuću točku, bilo koja FRA relevantna točka unutar potrebne udaljenosti od zračne luke, prema RAD-u, može biti korištena.

#### ENR 1.10.6.3.7 Pristup FRA-u za dolazni promet

Dolazni promet su letovi koji imaju zračnu luku dolaska unutar vodoravnih granica SECSI FRA. Zavisno od zračne luke različiti su zahtjevi za planiranje letova za dolazni promet. FRA ispunjavanje plana leta završit će:

- na FRA dolaznoj povezujućoj točki (A) ili;
- na određenoj FRA međutočki (I) povezanoj s zračnom lukom prema RAD-u ili;
- ako STAR nije dostupan ili nema zahtjeva za povezujuću točku, bilo koja FRA relevantna točka unutar potrebne udaljenosti od zračne luke, prema RAD-u, može biti korištena.

ENR 1.10.7 OBRAZAC PLANA LETA



HRVATSKA KONTROLA  
ZRAČNE PLOVIDBE

PLAN LETA  
FLIGHT PLAN

CROATIA  
CONTROL

OZNAKA PREDNOSTI PRIORITY «≡ <b>FF</b> →	ADRESE ADDRESSEE(S) _____ _____ _____ «≡		
VRIJEME POPUNJAVANJA / FILING TIME _____ →	POŠILJATELJ / ORIGINATOR _____ «≡		
TOČNE OZNAKE ADRESA I/ILI POŠILJATELJA SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR			
3 VRSTA PORUKE MESSAGE TYPE «≡ <b>(FPL</b>	7 POZIVNI ZNAK AIRCRAFT IDENTIFICATION - _____	8 PRAVILA LETA FLIGHT RULES - _____	VRSTA LETA TYPE OF FLIGHT _____ «≡
9 BROJ NUMBER - _____	TIP ZRAKOPLOVA TYPE OF AIRCRAFT _____	KATEGORIJA TURBULENCIJE WAKE TURBULANCE CAT. / _____	10 OPREMA I MOGUĆNOSTI EQUIPMENT AND CAPABILITIES _____
13 AERODROM POLJETANJA DEPARTURE AERODROME			
- _____	VRIJEME TIME _____ «≡		
15 BRZINA KRSTARENJA CRUISING SPEED - _____	RAZINA LEVEL _____	RUTA ROUTE → _____	
16 ODREDIŠTE DESTINATION AERODROME			
- _____	UKUPNO VRIJEME LETA TOTAL EET _____ H MIN	ODREDIŠNI ALTN AERODROM DESTINATION ALTN AERODROME → _____	2. ODREDIŠNI ALTN AERODROM 2ND DESTINATION ALTN AERODROME → _____ «≡
18 OSTALE OBAVIJESTI OTHER INFORMATION			
)«≡			
DOPUNSKI PODACI (NE PREDAJU SE U PORUKAMA PLANA LETA) SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)			
19 AUTONOMIJA ENDURANCE - E / _____ H MIN	OSOBE U ZRAKOPLOVU PERSONS ON BOARD → P / _____	RADIO VEZA U NEVOLJI EMERGENCY RADIO → R / UHF VHF ELT [U] [V] [E]	
OPREMA U SLUČAJU NEVOLJE SURVIVAL EQUIPMENT → S /	POLARNA POLAR [P]	PUSTINJSKA DESERT [D]	POMORSKA MARITIME [M]
ČAMCI DINGHIES → D /	BROJ NUMBER → _____	NOSIVOST CAPACITY → _____	POKRIVAČ COVER → C →
BOJA / OZNAKE ZRAKOPLOVA / AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS _____			
PRIMJEDBA / REMARKS → N / _____ «≡			
ZAPOVJEDNIK ZRAKOPLOVA / PILOT-IN-COMMAND C / _____ )«≡			
POPUNIO FILED BY	DODATNI ZAHTJEVI SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS		ZAPRIMIO ARO SIGNED BY ARO
Please provide a telephone number so our operators can contact you if needed			

OVA STRANICA JE NAMJERNO OSTAVLJENA PRAZNA