

**Vejledning vedrørende flyveplaner
og
ATFM TACT-meldinger**

ANDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
FORORD	4
DEFINITIONER	5
FORKORTELSER OG INITIALORD	6
 FØRSTE DEL: UDFYLDELSE OG AFGIVELSE AF FLYVEPLANER 	
1. UDFYLDELSE AF FLYVEPLANER (FPL, FPT, GPT)	8
Generelt	8
Flyveplan formularen	9
Regler for udfyldelse af flyveplanformularens felter	10
Flyveplan eksempel, IFR	19
Flyveplan eksempel, VFR	20
Flyveplan eksempel, IFR-VFR	21
Flyveplan eksempel, VFR-IFR	22
Den gennemgående flyveplan (FPT), regler for udfyldelse	23
Flyveplan eksempel, FPT	24
Flyveplan eksempel, FPT	25
Flyveplan eksempel, FPT / VFR-IFR	26
Særlig grønlandsk gennemgående flyveplan (GPT)	27
Flyveplan eksempel, GPT	28
2. MELDEKONTORER FOR LUFTRAFIKTJENESTE	29
Meldekantorets funktioner	29
Tildeling af meldekantorer	29
København FIR	29
Bornholm	29
Søndrestrom FIR	29
3. REGLER FOR AFGIVELSE AF FLYVEPLAN	30
Generelt	30
4. AFGIVELSE AF FULDSTÆNDIG FLYVEPLAN (FPL OG FPT) OG YDELSE AF ALARMERINGSTJENESTE	30
Formål	30
Indleveringsmåder	30
Indleveringssteder og indleveringsfrister	30
Ændringer (CHG, DLA) eller annullering (CNL) til flyveplanen (FPL, FPT, RPL) inden start	30
Meldinger i forbindelse med flyvningen	31
Startmelding	31
Tilsigtede afvigelser	31
Ankomstmelding	31
5. AFGIVELSE AF FORKORTET FLYVEPLAN OG YDELSE AF ALARMERINGSTJENESTE	31
Formål	31
Indleveringsmåder	31
Anvendelsesområder og flyveplanens indhold	32

**2. ANDEN DEL:
LUFTRAFIKREGULERING (ATFM) OG IFR-FLYVEPLANER SAMT
UDVEKSLING AF ATFM TACT-MELDINGER**

Forord	33
Skema over FIR der indbefattes i IFPS-zonen (IFPZ)	34
1. LUFTRAFIKREGULERING, GENERELT	36
ATFM, ansvar og organisation	36
CFMU systemerne	36
Etablering af CADF under FUA-konceptet	38
2. LUFTRAFIKREGULERING, UDØVELSE	38
CFMU ATFM-faserne	38
Bekendtgørelse af ATFM-foranstaltninger	38
Iværksættelse af ATFM-foranstaltninger	39
Udstedelse af 'departure slot' CTOT	39
Opgivelse af CTOT i forbindelse med ATC-klarering	39
SLOT-tolerance	39
Flyvninger fritaget for ATFM-regulering	39
Flyvninger berettiget til ATFM-prioritet	40
3. LUFTRAFIKREGULERING, FLYVEPLANER OG OPDATERINGER	40
Effekt for afgivne flyveplaner der bliver berørt af ATFM-restriktioner	40
Generelt vedrørende RPL	40
Flyveplaner (FPL og RPL), udfyldelse	41
Flyveplaner (FPL), afgivelse (tidsfrister)	41
Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), ændring og annullering før start	41
Erstattende flyveplanprocedure (RFP)	42
Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), forsinkelser før CTOT er udstedt	42
Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), forsinkelser efter CTOT er udstedt	42
4. LUFTRAFIKREGULERING, INTERAKTIONER MELLEM AO / ARO OG CEU	42
Tilbud fra TACT om forbedring af CTOT (SIP)	42
Forslag fra TACT om rerouting (RRP)	42
TACT annullerer CTOT (SLC)	43
AO afgiver 'Ready melding' (RDY)	43
CTOT og variable taxi-tider	43
Overholdelse af CTOT under taxiing	43
Ekstraordinære forhold. Suspension af flyvning (FLS)	43
5. TACT-MELDINGER	44
Introduktion af TACT-meldingernes format (ADEXP)	44
Nøgleord i TACT-meldinger	45
TACT-meldinger, indhold og sammensætning	46
Listning af obligatoriske og valgfrie nøgleord i TACT-meldinger	54

FORORD

Formålet med denne publikation er at give danske og grønlandske luftrumsbrugere en praktisk brugervejledning i hænde til brug for udfyldelse, afgivelse, initiering og afslutning af de forskellige former for flyveplaner der eksisterer, for totalt at kunne flyve i og ind / ud af København FIR, Bornholm og Sondrestrom FIR. Desuden beskriver publikationen den indflydelse som lufttrafikregulering (ATFM) kan medføre for IFR-flyvning i forbindelse med afgivelse af IFR-flyveplaner for flyvning i EUR-området, herunder udfyldelse og udveksling af såkaldte ATFM TACT-meldinger.

Af praktiske årsager er publikationen derfor opdelt i 2 dele, hvor første del detailbeskriver alt vedrørende udfyldelse af flyveplaner - både den fuldstændige flyveplan (ICAO-flyveplanen) og den forkortede flyveplan (særlig dansk form). Desuden beskrives og gennemgås de vigtigste regler og procedurer for afgivelse, initiering og afslutning af de forskellige eksisterende typer flyveplaner, herunder tilhørende respektive alarmeringstjenester. I anden del beskrives baggrunde for iværksættelse og bekendtgørelse af lufttrafikreguleringsforanstaltninger for IFR-flyvning. Herunder beskrives de vigtigste forhold for, hvorledes luftrumsbrugerne skal forholde sig for at afbøde eller mindske eventuelle medfølgende forsinkelser, eller måske helt undgå forsinkelser. Endelig er definering, sammensætning og baggrunde for udveksling af ATFM TACT-meldinger detailbeskrevet.

I og med at et af publikationens formål er at være en praktisk brugervejledning, er og kan alle detaljer og lokale forhold ikke være medtaget i vejledningen, hvorfor disse må konsulteres ved henvendelse til respektive meldekontorer og / eller slås op i AIP Danmark, AIP Grønland eller AIP Færøerne. Imidlertid vil denne vejledning blive opdateret ved meddelelse i AIC Danmark, AIC Grønland og AIC Færøerne, hvis der sker væsentlige ændringer til vejledningens indhold, eller hvis der indføres nye procedurer, som bør medtages i publikationen.

Publikationen er primært beregnet på de interaktioner, der foregår mellem piloter / selskaber og meldekontorer for lufttrafiktjeneste i forbindelse med afgivelse af flyveplaner samt udveksling af ATFM TACT-meldinger under iværksatte ATFM-foranstaltninger. I sidstnævnte tilfælde fungerer meldekontorerne som vejleder for piloter / selskaber, hvis ønsket, samt som formidlingsled til den centrale lufttrafikreguleringsenhed, CFMU.

Marts 1998,
Flyvesikringstjenesten,
ATM Sektion

DEFINITIONER

Alarmeringstjeneste: En tjeneste der har til opgave at underrette hhv. kontrolcentral / København FIR eller flyveinformationscentral / Sønderstrøm FIR og respektive redningscentral om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, samt i nødvendigt omfang at assistere disse.

Beregnet tidsforbrug (Total Estimated Elapsed Time):

For IFR-flyvninger: Den tid, der beregnes at skulle bruges fra start og indtil ankomst over et angivet punkt, som er fastsat i relation til radionavigationshjælpemidler, og hvorfra en instrumentindflyvningsprocedure agtes påbegyndt; eller, hvis der ikke findes navigationshjælpemidler i tilknytning til bestemmelsesstedet, den tid, der beregnes at skulle bruges fra start og indtil ankomst over bestemmelsesstedet.

For VFR-flyvninger: Den tid, der beregnes at skulle bruges fra start og indtil ankomst over bestemmelsesstedet.

Flyveplan: Fællesbetegnelse for fuldstændig flyveplan (FPL), gennemgående flyveplan (FPT), standard flyveplan (RPL) og forkortet flyveplan omfattende specificerede oplysninger vedrørende et luftfartøjs påtænkte flyvning eller en del deraf, afgivet til en lufttrafiktjenesteenhed.

Forkortet flyveplan: En flyveplan, der kun indeholder de relevante oplysninger for en del af en flyvning afgivet til vedkommende ATS-enhed.

Forventet afgangstidspunkt (EOBT - Estimated Off-Block Time): Tidspunktet, på hvilket luftfartøjet forventes at påbegynde udkørsel til start.

Fuldstændig flyveplan: En flyveplan (FPL), også kaldet ICAO-flyveplanen, indeholdende alle oplysningerne fra pkt. 7 til 19 inklusive, afleveret forinden start til et meldekontor eller undtagelsesvis under en påbegyndt flyvning til vedkommende ATS-enhed.

GAT (General Air Traffic): Flyvninger der udføres i overensstemmelse med civile bestemmelser og procedurer.

Gennemgående flyveplan (FPT): En indleveret flyveplan for en flyvning, der under samme luftfartøjsidentifikation omfatter indtil 4 mellemlandinger mellem start- og bestemmelsesstedet.

Individuel flyveplan: En indleveret flyveplan for en flyvning fra startsted til bestemmelsessted uden planlagte mellemlandinger imellem disse.

Indleveret flyveplan: Flyveplanen som den er blevet indleveret af luftfartøjschefen eller dennes stedfortræder til en lufttrafiktjenesteenhed, og uden efterfølgende ændringer.

Lokalflyvning: En flyvning der har samme start- og bestemmelsessted.

Luftfartøjsoperatør: (Aircraft Operator - AO) Betegnelse for enten en luftfartøjsfører eller en godkendt flyveoperationsafdeling.

Lufttrafikregulering (ATFM): Forholdsregler udarbejdet for at tilpasse strømmen af lufttrafik ind i et bestemt luftrum, langs en bestemt rute eller på vej til en bestemt flyveplads, med det formål at sikre den mest effektive udnyttelse af luftrummet.

Lufttrafiktjenesteenhed: Fællesbetegnelse omfattende flyvekontrolenhed, flyveinformationscentral, AFIS-enhed, Sektor FIS-enhed og meldekontor for lufttrafiktjeneste.

Meldekontor for lufttrafiktjeneste: En ATS-enhed oprettet med det formål at modtage og videregive meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste samt udøve alarmeringstjeneste, når det er oprettet som den eneste lufttrafiktjenesteenhed på en flyveplads.

OAT (Operational Air Traffic): Militære flyvninger der ikke udføres i henhold til civile bestemmelser og procedurer.

Sektor FIS-enhed: En tjeneste der har til opgave at yde flyveinformationstjeneste og speciel alarmeringstjeneste for VFR-flyvning samt yde kommunikationsassistance for FIC Sønderstrøm for IFR-flyvning inden for de i AIP Grønland ENR 2-1 og ENR 6 angivne sektorer.

Standard flyveplan (RPL): En indleveret listning af flyveplaner, der omfatter en række gentagne og regelmæssigt udførte flyvninger på samme ugedage over flere uger med enslydende grunddata gældende fra samme startsteder til samme bestemmelsessteder uden planlagte mellemlandinger imellem disse, som et luftfartsforetagende har indleveret til opbevaring og gentagen brug ved lufttrafiktjenesteenheder.

Tjenestetid: Den periode, hvor der på en offentlig flyveplads ydes flyvepladstjeneste og lufttrafiktjeneste.

Åbningstid: Den periode en offentlig flyveplads er stillet til rådighed for luftfart uden ovennævnte tjenester.

FORKORTELSER OG INITIALORD

A

ACC	Area Control Centre
ADDR	Address
ADEP	Aerodrome of Departure
ADES	Aerodrome of Destination
ADEXP	ATS Data Exchange Presentation
ADF	Automatic Direction Finding Equipment
ADS	Automatic Dependent Surveillance Equipment
AFIL	Air Filed Flight Plan
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network
AIM	Aeronautical Information Message
AIP	Aeronautical Information Publication
AMC	Airspace Management Cell
ANM	Air Traffic Flow Management Notification Message
AO	Aircraft Operator
APP	Approach Control
ARCID	Aircraft Identification
ARO	Air Traffic Services Reporting Office
ASM	Airspace Management
ATC	Air Traffic Control
ATD	Actual Time of Departure
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
AUP	Airspace Use Plan

C

CADF	Centralized Airspace Data Function
CASA	Computer Assisted Slot Allocation
CEU	Central Executive Unit
CFMU	Central Flow Management Unit
CHG	Change Message
CIDIN	Common ICAO Data Interchange Network
CNL	Cancellation Message
COM	Communication Equipment
CRAM	Conditional Route Availability Message
CTOT	Calculated Take Off Time

D

DES	De-suspension Message
DLA	Delay Message
DME	Distance Measuring Equipment
DOF	Date Of Flight

E

ECAC	European Civil Aviation Conference
EOBD	Estimated Off Block Date
EOBT	Estimated Off Block Time
ERR	Error Message
ETD	Estimated Time of Departure

F

FCM	Flight Confirmation Message
FDO	Flight Data Operation
FIR	Flight Information Region
FIS	Flight Information Service
FLS	Flight Suspension Message
FMP	Flow Management Position
FPL	Filed Flight Plan Message
FPT	Filed Flight Plan True Message
FUA	Flexible Use of Airspace

G

GAT	General Air Traffic
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPT	Greenland Flight Plan True

I

ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFPS	Integrated Initial Flight Plan Processing System
IFPZ	IFPS Zone
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
IOBD	Initial Off Block Date
IOBT	Initial Off Block Time

L

LORAN	Long Range Navigation System
-------	------------------------------

M

MINLINEUP	Minimum Line Up Time
MRR	Mandatory Rerouting Message

N

NAV	Navigational Equipment
NEWCTOT	New Calculated Take Off Time
NEWEOBD	New Estimated Off Block Date
NEWEOBT	New Estimated Off Block Time
NEWPTOT	New Provisional Take Off Time
NEW RTE	New Route

O

OAT	Operational Air Traffic
OLR	Off Load Route
ORGMSG	Original Message
ORGRTE	Original Route

P

PFD	Planned Flight Data
PTOT	Provisional Take-Off Time

R

RDY	Ready Message
RESPBY	Respond by
RFP	Replacement Flight Plan Procedure
RJT	Rerouting Rejection Message
RNP	Required Navigation Performance
RPL	Repetitive Flight Plan
RRA	Rerouting Acceptance Message
RRP	Rerouting Proposal Message
RRTEREF	Reroute Reference designation
RTF	Radiotelephone
RVR	Runway Visual Range

S

SAM	Slot Allocation Message
SAR	Search And Rescue
SIP	Slot Improvement Proposal Message
SLC	Slot Cancellation Message
SMM	Slot Missed Message
SPA	Slot Improvement Proposal Acceptance Message
SRJ	Slot Improvement Proposal Rejection Message
SRM	Slot Revision Message
SRR	Slot Revision Request Message

A

TACAN UHF Tactical Air Navigation Aid
TACT CFMU Tactical System
TIA Traffic Information Area
TIZ Traffic Information Zone
TOS Traffic Orientation Scheme
TWR Aerodrome Control Tower

V

VFR Visual Flight Rules
VHF Very High Frequency (30 - 300 MHz)
VOR VHF Omnidirectional Radio Range

U

UHF Ultra High Frequency (300 - 3000 MHz)

Å FØRSTE DEL

UDFYLDELSE OG AFGIVELSE AF FLYVEPLANER

1. UDFYLDELSE AF FLYVEPLANER (FPL, FPT, GPT)

Denne generelle del af vejledning i udfyldelse af flyveplaner m.m. er en oversættelse af Tillæg B til ICAO DOC 4444-RAC / 501 / 12, 12. udgave, 1985, tilpasset danske forhold og bestemmelser.

GENERELT:

1. Følg nøje det anviste format og den måde, data specificeres på.
2. Begynd fra venstre i alle felter. Overskydende plads efterlades tom.
3. Angiv klokkeslæt i 4-cifret UTC, forventet flyvetid med 4 cifre.
4. Udfyld rubrikkerne 7 - 19 som vist i denne vejledning.

Bemærk, at rubrikkerne ikke er nummereret fortløbende. Dette skyldes ønsket om at sikre forenelighed med nummereringen i Lufttrafiktjenestemeldinger.

Note: Betegnelserne "flyveplads", "startsted" og "bestemmelsessted" anvendes som fællesbetegnelse for såvel flyvepladser som for øvrige steder, der kan anvendes af visse typer luftfartøjer, for eksempel helikoptere eller balloner.



FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<= FF =>	ADDRESSEES Adressat(er)			
<<=				
FILING TIME Indleveringstidspunkt	ORIGINATOR Afsender			
<<=				
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse				
3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<= (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation	8 FLIGHT RULES Flyveregler	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art	Side 10
9 NUMBER Antal	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori	10 EQUIPMENT Udstyr	Side 11
13 DEPARTURE AERODROME Startsted		TIME Afgangstidspunkt		Side 12
15 CRUISING SPEED Marchfart		LEVEL Marchhøjde	ROUTE Flyvevej	Side 12/ Side 13
<<=				
16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted		EET Beregnet tidsforbrug HR MIN	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger		<<=		
) <<=				
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)				
19 ENDURANCE Aktionstid - E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personer om bord => P /		EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr => R / UHF VHF ELBA	
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr		JACKETS / Redningsveste		
=> S / P		=> J / L F U V		
DINGHIES / Redningsflåder		LIGHT Lys FLUORES Fluorescens UHF VHF		
=> D /	NUMBER Antal	CAPACITY Kapacitet	COVER Overdækket	COLOUR Farve
<<=				
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn				
A /				
REMARKS Bemærkninger				
=> N /				
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef				
C /				
) <<=				
FILED BY / Indleveret af		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug		
Contact TEL.:				

ANGIV

enten Luftfartøjets registreringsbetegnelse, hvis denne anvendes som radiokaldesignal, eller hvis radio ikke medføres.

eller Luftfartsselskabets ICAO 3-bogstavkode, hvis denne anvendes som radiokaldesignal, efterfulgt af enten rutenummer eller af de sidste fire karakterer af registreringsbetegnelsen.

Eksempel: OYABC SAS272 SASYABC

3 MESSAGE TYPE Telegramtype	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation	8 FLIGHT RULES Flyveregler	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art
<<≡ (FPL	— <input type="text"/>	— <input type="text"/>	<input type="text"/> <<≡

ANGIV

I for IFR-flyvning

V for VFR-flyvning

Y hvis der først flyves IFR og herefter VFR, eller

Z hvis der først flyves VFR og senere overgås til IFR.

Bemærk, at såfremt Y eller Z benyttes, skal der i pkt. 15 specificeres, hvor ændringen i flyveregler planlægges.

Bemærk endvidere, at kun det første skift i flyveregler kan angives.

ANGIV

S for regelmæssig, offentlig lufttrafik

N for ikke-regelmæssig, offentlig lufttrafik

G for privat flyvning, herunder også privat forretningsmæssig flyvning.

M såfremt flyvningen er en militær flyvning

X for andre former for lufttrafik end nævnt ovenfor.

ANGIV antallet af luftfartøjer, såfremt der er mere end ét;

ANGIV

betegnelsen for flytypen, som den fremgår af ICAO DOC 8643.

Hvis dette dokument ikke indeholder nogen forkortelse for flytypen, eller hvis det drejer sig om formationsflyvning med forskellige flytyper, skrives "ZZZZ", og i pkt. 18 efter forkortelsen "TYP/" angives så flytypen / typerne.

ANGIV

H for vægtkategori "Heavy" (Tung / MTOW 136000 kg eller mere)

M for vægtkategori "Medium" (Middel / MTOW større end 7000 kg, men mindre end 136000 kg),

eller

L for vægtkategori "Light" (Let / MTOW 7000 kg eller mindre.)

9 NUMBER Antal	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type	WAKE TURBULENCE CAT "Wake Turbulence" kategori	10 EQUIPMENT Udstyr
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

ANGIV

N såfremt COM / NAV-udstyr ikke medføres eller ikke fungerer, eller

S såfremt standard COM / NAV-udstyr for den planlagte rute medføres. Som standard udstyr betragtes VHF-sender / modtager, ADF, VOR samt ILS med mindre andre kombinationer foreskrives af vedkommende ATS-myndighed, (bogstavet S må ikke anvendes af luftfartøjer, der ikke er RNP-type certificeret) og / eller

udstyret kan specificeres yderligere ved at anvende ét eller flere af følgende bogstaver:

A	ikke tildelt	O	VOR
B	ikke tildelt	P	ikke tildelt
C	LORAN C	Q	ikke tildelt
D	DME	R	RNP-type certificeret til flyvning foreskrevet for vedkommende rutesegment, flyvevej og / eller område
E	ikke tildelt	T	TACAN
F	ADF	U	UHF-sender / modtager
G	GNSS	V	VHF-sender / modtager
H	HF-sender / modtager	W	Luftfartøj godkendt i RSVM luftrum (hvis W anvendes, skal luftfartøjets registreringsbetegnelse anføres i felt 18 under REG/)
I	Inertial-NAV	Y	Brugbart 8.33 KHZ RTF VHF-udstyr (fra 1 / 10 - 98)
J	Data link (specificeres i pkt. 18 under DAT/)	Z	andet udstyr (specificeres i pkt. 18 under COM og / eller NAV)
K	MLS		
L	ILS		
M	Omega NAV		

Efter skråstregen angives arten af driftklare overvågningsudstyr ved at anvende 1 eller 2 bogstaver for:

SSR-udstyr

N	ingen transponder
A	transponder mode A, 4 cifre, 4096 koder
C	transponder mode A, 4 cifre 4096 koder samt mode C, højdeudlæsning
X	transponder mode S, uden luftfartøjsidentifikation og uden højdeudlæsning
P	transponder mode S, med højdeudlæsning, men uden luftfartøjsidentifikation
I	transponder mode S, med luftfartøjsidentifikation, men uden højdeudlæsning
S	transponder mode S, med højdeudlæsning og med luftfartøjsidentifikation

ADS-udstyr

D	ADS kapabel
---	-------------

ANGIV

ICAO-stedindikatoren for startstedet. Hvis en sådan ikke findes, skrives "ZZZZ", og i pkt. 18 angives startstedet i klart sprog efter forkortelsen "DEP/".

Ved FPT anføres kun første startsted

(Hvis flyveplanen modtages fra et luftfartøj under flyvning, skrives i denne rubrik "AFIL", og i pkt. 18 angives, efter forkortelsen "DEP/", ICAO-stedindikatoren på den ATS-enhed, som opbevarer supplerende flyveplandata).

ANGIV

forventet afgangstidspunkt (EOBT). (Ved flyveplaner afgivet under flyvning angives ETO eller ATO for det punkt på flyvevejen, hvorfra flyveplanen gælder).

13 DEPARTURE AERODROME Startsted	TIME Afgangstidspunkt	<< ≡
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
15 CRUISING SPEED Marchfart	LEVEL Marchhøjde	⇒
<input type="text"/>	<input type="text"/>	

ANGIV

"VFR" for en VFR-flyvning uanset hvilken luftrumsklasse, der planlægges at flyve i.

For andre flyvninger indføres den planlagte marchhøjde for den første del af eller for hele flyvningen, udtrykt som:

Flight Level (F efterfulgt af 3 cifre, eks. F310), eller

Meter standard i dekameter (S efterfulgt af 4 cifre, eks. S1130), eller

Højde over havet i hundreder af fod (A efterfulgt af 3 cifre, eks. A030), eller

Højde over havet i dekameter (M efterfulgt af 4 cifre, eks. M0840).

ANGIV egenfarten (TAS) for den første del af eller for hele flyvningen udtrykt som:

enten kilometer i timen (K efterfulgt af 4 cifre, eks. K0850

eller knob (N efterfulgt af 4 cifre, eks. N0485)

eller Machtallet, kun når dette er krævet, da i hundrededele af én Mach (M efterfulgt af 3 cifre, eks. M082).

Brug af Machtal er bl. a. foreskrevet ved flyvning i MNPS-luftrummet.

Åb) ved brug af grader og minutter (11 karakterer);

4 cifre, som angiver bredden, efterfulgt af N eller S, samt

5 cifre, som angiver længden, efterfulgt af E eller W.

Angiv altid 11 karakterer, angiv om nødvendigt 0 (nul), eksempel 4620N07805W.

c) ved brug af pejling / afstand fra navigationshjælpemiddel;

Angiv navigationshjælpemidlets kodebetegnelse (2 eller 3 tegn), efterfulgt af

- pejling fra nav. hjælpemidlet i grader magnetisk (3 karakterer), og

- afstanden fra nav. hjælpemidlet i sømil (3 karakterer).

Anvend også her om nødvendigt 0 (nul) for at opnå det korrekte antal karakterer. Eksempel DUB180040 angiver punktet 180 grader magnetisk, 40 sømil fra DUB VOR.

d) VFR-flyvning, der navigerer visuelt;

Angiv enten alm. geografiske navne, eller ICAO DOC 7910 stedbetegnelser. Dog, hvis der skiftes status fra VFR til IFR, skal sidste VFR punkt være angivet i henhold til enten a), b) eller c).

Note: Dette er en særlig dansk regel for VFR-flyvning i København og Sondrestrom FIR.

(3) Ændring af marchfart og / eller flyvehøjde (højst 21 karakterer).

Angiv det punkt, hvor der planlægges en ændring i marchfart på 5% TAS eller 0.01 Mach, og / eller hvor der planlægges ændring af flyvehøjde.

Brug reglerne under (2) til hjælp ved beskrivelse af punktet. Angiv herefter en skråstreg (/) samt både kommende marchfart og kommende marchhøjde, også selv om kun én af disse værdier ændres.

Flyvehøjden udtrykkes i overensstemmelse med reglerne foran. Eksempel LN/N0284A045.

(4) Ændring i flyveregler (højst 3 karakterer).

Angiv det punkt, hvor ændring i flyvereglerne planlægges i overensstemmelse med de retningslinier, der er angivet i (2). Efter punktet anvendes et mellemrum, efterfulgt af VFR, hvis der overgås fra IFR til VFR, eller IFR, hvis der overgås fra VFR til IFR.

Eksempel LN VFR.

Ændring af flyveregler kan udmærket angives samtidig med ændring i flyvehøjde og / eller marchfart, eksempelvis LN/N0284A050 IFR.

(5) Marchstigning (Cruise Climb).

Cruise Climb angives som følger, idet reglerne ovenfor benyttes ved sammensætning af angivelsens enkelte dele:

Bogstavet "C" efterfulgt af en skråstreg (/), herefter det punkt, hvor cruise climb forventes påbegyndt, efterfulgt af en skråstreg (/), herefter den forventede hastighed under cruise climb samt de to højder, som begrænser det lag, der vil være optaget under cruise climb. Hvis øverste grænse ikke ønskes specificeret, kan i stedet angives bogstaverne "PLUS". Eksempler:

C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F590F620

Læg mærke til, at hele angivelsen indføres uden mellemrum.

Angiv ICAO-stedindikatoren for bestemmelsesstedet. Hvis en sådan ikke findes, angives "ZZZZ", og bestemmelsesstedet specificeres i klart sprog under pkt. 18, efter forkortelsen "DEST/".

Angiv det beregnede tidsforbrug.
 (Hvis flyveplanen er modtaget fra et luftfartøj under flyvning angives tiden som det beregnede tidsforbrug fra det punkt på flyvevejen, hvorfra flyveplanen gælder).

<p>16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div>	<p>TOTAL EET Beregnet tidsforbrug</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">HR</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">MIN</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; height: 15px;"></td> </tr> </table>	HR	MIN			<p>⇒ ALTN AERODROME Alternativ flyveplads</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div>	<p>⇒ 2nd ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> <p style="text-align: right;"><< ≡</p>
HR	MIN						

Angiv ICAO-stedindikatoren for 1. alternative og 2. alternative flyveplads.
 Såfremt stedindikator ikke findes, angives "ZZZZ", og der specificeres i klart sprog under pkt. 18 efter forkortelsen "ALTN/".

18 OTHER INFORMATION
Andre oplysninger

) <<<≡

Ångiv 0 (nul), såfremt der ikke er andre oplysninger. I øvrigt kan enhver anden oplysning angives, idet nedenstående forkortelser og rækkefølge anvendes:

- RFP/ Erstattende flyveplan. Benyttes kun inden for EUR-området i forbindelse med flyvninger omfattet af ATFM-restriktioner. RFP/Qn indikerende erstattende flyveplan, hvor Q1 er den 1. og Qn den n'te erstattende flyveplan.
- EET/ Betydningsfulde punkter og / eller FIR-grænsebetegnelser, samt den samlede EET til sådanne punkter, hvor dette kræves i henhold til regionale aftaler.
- RIF/ Detaljer om rute til ændret bestemmelsessted, fulgt af ICAO-stedindikatoren for dette. Den ændrede rute kræver ændring af klarering undervejs.
- REG/ Luftfartøjets registreringsbetegnelse, hvis denne ikke er brugt i pkt. 7
- SEL/ SELCAL-kode
- OPR/ Navnet på operatøren, såfremt dette ikke fremgår af pkt. 7
- STS/ Anmodning om særbehandling af ATS og / eller CFMU / IFPS, f. eks.
- STS/NONRNAV (statsluftfartøjer der ikke opfylder den krævede navigationstolerance (RNP).
 - STS/EXM833 (flyvninger fritaget for krav om 8,33 KHZ HF COM-udstyr)
 - STS/1 motor ude af drift
 - STS/PROTECTED (sikkerhedsmæssigt følsomme flyvninger hvor flyveplanoplysninger kun skal være til rådighed for de nødvendige lufttrafiktjenesteenheder)
- Anmodning om friholdelse af CFMU ATFM-restriktioner for IFR-flyvninger:
- STS/EMER (flyvninger i tilstand af overhængende fare, herunder ulovlig handling)
 - STS/HOSP (ambulanceflyvning)
 - STS/HUM (flyvninger der opererer af humanitære grunde)
 - STS/SAR (flyvninger involveret i eftersøgning og redningstjeneste)
- Anmodning om prioritetsstatus for IFR-flyvninger underlagt ATFM-restriktioner:
- STS/HEAD (flyvninger med statsoverhoveder og regeringschefer)
 - STS/STATE (flyvninger med andre end med "HEAD-status" for hvilke en statsmyndighed specielt har krævet prioritet)
- TYP/ Type(r) af luftfartøj(er), om nødvendigt også af antallet af luftfartøjer, hvis der er anvendt "ZZZZ" i pkt. 9.
- PER/ Luftfartøjets performance data, hvor dette måtte være krævet.
- COM/ Betydningsfulde oplysninger om kommunikationsudstyret, hvor dette kræves eller findes nødvendigt, f. eks. "COM/UHF only"
- DAT/ Betydningsfulde data relateret til omfang/evne til at kunne anvende forskellige former for data-link ved at anføre et eller flere af bogstaverne S, H, V og M, eksempel: DAT/S for satellit data-link, DAT/H for HF data-link, DAT/V for VHF data-link, DAT/M for SSR mode S data-link.
- DOF/ En FPL vedr. en IFR-flyvning, der udelukkende udføres inden for EUR-området, kan indleveres fra 24 timer til 144 timer (6 døgn) før EOBT, ved at anføre dato for flyvningen DOF/YYMMDD (YY=år, MM=måned, DD=dag). Hvis FPL indleveres mindre end 24 timer før EOBT, er angivelse af dato valgfri.
Eksempel: DOF/000905 = 5. september 2000
DOF/020104 = 4. januar 2002
- NAV/ Betydningsfulde oplysninger om navigationsudstyret, hvor dette kræves eller findes nødvendigt, f. eks. "NAV/INS".
- DEP/ Navnet på startstedet, hvis der er brugt "ZZZZ" i pkt. 13, eller stedindikatoren på den ATS-enhed, hvor supplerende oplysninger fra flyveplanen opbevares, såfremt der er anvendt "AFIL" i pkt. 13.
- DEST/ Navnet på bestemmelsesstedet i klart sprog, hvis der er anvendt "ZZZZ" i pkt. 16.
- ALTN/ Navnet (navnene) i klart sprog på alternativ(e) flyveplads(er), hvis der er anvendt "ZZZZ" i alternativ-felterne i pkt. 16
I FPT anføres alternative flyvepladser (evt i klart sprog), ved at de respektive ruteafsnit nummereres successivt efterfulgt af skråstreg.
Eks.: ALTN/ 1/EKCH EKBI 2/EKYT EKSX 3/EKBI FILSKOV
- RALT/ Navnet på en alternativ enroute flyveplads.
- RVR/ Angiv luftfartøjets operationelle RVR-minima.
- RMK/ Anden bemærkning i klart sprog, hvis myndighederne kræver det, eller hvis fartøjschefen finder det nødvendigt.

Angiv den beregnede aktionstid (endurance) i timer og minutter. Brug 4 cifre.

Angiv antallet af personer ombord. Såfremt dette ikke kendes ved indlevering af flyveplanen, skrives "TBN" (To Be Notified). Brug 3 cifre.

SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)
Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)

19 ENDURANCE Aktionstid	PERSONS ON BOARD Personer om bord	EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr
- E / [] [] [] []	→ P / [] [] []	→ R / [U] [V] [E]

Sæt kryds over U, hvis 243.0 MHz ikke medføres
V, hvis 121.5 MHz ikke medføres
E, hvis ELT (Emergency Locator Transmitter) ikke medføres.

SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr	JACKETS / Redningsveste
⇒ [S] / [P] [D] [M] [J]	⇒ [J] / [L] [F] [U] [V]

Sæt kryds over
P, hvis Polar-nødudstyr ikke medføres
D, hvis Ørken-nødudstyr ikke medføres
M, hvis Maritimt nødudstyr ikke medføres
J, hvis Jungle-nødudstyr ikke medføres
Sæt kryds over alle 5, også "S" hvis intet nødudstyr medføres.

Sæt kryds over alle 5, også "J" hvis redningsveste ikke medføres
Sæt kryds over
L, hvis medførte veste ikke har lys
F, hvis medførte veste ikke er fluorescerende
U, hvis vestene ikke har UHF-nødradio
V, hvis vestene ikke har VHF-nødradio

Sæt kryds over "D" hvis redningsflåder ikke medbringes.

Angiv antallet af medbragte redningsflåder. Brug 2 cifre.

Angiv den totale kapacitet, i antal personer, af alle redningsflåder. Brug 3 cifre.

Sæt kryds over "C", hvis redningsflåder ikke medbringes, eller hvis disse ikke er overdækkede.

Angiv farven på eventuelle redningsflåder.

DINGHIES / Redningsflåder				
NUMBER Antal	CAPACITY Kapacitet	COVER Overdækket	COLOUR Farve	<< ≡
<input type="checkbox"/> D /	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> C	<input type="text"/>	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luffartøjets farve og særlige kendetegn				
A / <input type="text"/>				

Angiv luffartøjets farve og særlige kendetegn.

<input type="checkbox"/> N /	<input type="text"/>	<< ≡
------------------------------	----------------------	------

Sæt kryds over "N", hvis der ikke er bemærkninger, ellers angiv andet nødudstyr og eventuelle andre bemærkninger ang. overlevelsesudstyr.

Angiv navnet på fartøjschefen.

PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef	C /	<input type="text"/>) << ≡
---------------------------------	-----	----------------------	--------

FILED BY / Indleveret af

Contact TEL:

Her angives navnet på den enhed, det selskab eller den person, som indleverer flyveplanen.



Civil Aviation Administration
Statens Luftfartsvæsen

FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<≡ FF =>	ADDRESSEES Adressat(er) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>
FILING TIME Indleverings tidspunkt <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px;"></div>	ORIGINATOR Afsender <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px;"></div>
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse	

3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation - OY K K K	8 FLIGHT RULES Flyveregler - I	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art S <<≡
9 NUMBER Antal -	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type F K 2 7	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori / M	10 EQUIPMENT Udstyr - S / C <<≡
13 DEPARTURE AERODROME Startsted - E K C H	TIME Afgangstidspunkt 1 0 3 0 <<≡		
15 CRUISING SPEED Marchfart - N 0 2 4 0	LEVEL Marchhøjde F 1 0 0	ROUTE Flyvevej MIKSI DCT TU DCT	

16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted - E K A H	EET Beregnet tidsforbrug HR MIN 0 0 2 5	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads => E K Y T	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads =>
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger - 0			

SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)			
19 ENDURANCE Aktionstid - E / 0 3 0 0	PERSONS ON BOARD Personer om bord => P / T B N	EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr => R / U V E	
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr => S / P D M J		JACKETS / Redningsveste => J / L F U V	
NUMBER Antal => D / 0 6	CAPACITY Kapacitet => 0 6 0	COVER Overdækket => C	COLOUR Farve => YELLOW <<≡
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn A / BLUE WITH GREEN STRIPES			
REMARKS Bemærkninger => N /			
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef C / KARL KARLSEN) <<≡			

FILED BY / Indleveret af	SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug
Contact TEL.:	



FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<≡ FF ≫≡	ADDRESSEES Adressat(er)		
FILING TIME Indleveringstidspunkt	ORIGINATOR Afsender	<<≡	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse			
3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation - O, Y, K, K, K, , ,	8 FLIGHT RULES Flyveregler - V	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art G <<≡
9 NUMBER Antal - , ,	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type F, K, 2, 7	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori / M	10 EQUIPMENT Udstyr - S / C <<≡
13 DEPARTURE AERODROME Startsted - E, K, C, H	TIME Afgangstidspunkt 1, 0, 3, 0 <<≡		
15 CRUISING SPEED Marchfart - N, 0, 2, 4, 0	LEVEL Marchhøjde F, 1, 0, 0, ,	ROUTE Flyvevej ⇒ DCT REERSØ DCT VEJLE DCT	
<<≡			
16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted - E, K, B, I	EET Beregnet tidsforbrug HR MIN 0, 0 3, 0	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads ⇒ E, K, Y, T	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads ⇒ , , , , <<≡
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger - 0			
) <<≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)			
19 ENDURANCE Aktionstid - E / 0, 4 0, 0	PERSONS ON BOARD Personer om bord ⇒ P / 0, 0 2	EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr ⇒ R / U V E	
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr ⇒ S / P D M J		JACKETS / Redningsveste ⇒ J / L F U V	
DINGHIES / Redningsflåder ⇒ D / 0, 6		CAPACITY Kapacitet ⇒ 0, 6, 0	COVER Overdækket ⇒ C
COLOUR Farve ⇒ YELLOW <<≡			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn A / BLUE WITH GREEN STRIPES			
REMARKS Bemærkninger ⇒ N /			
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef C / POUL POULSEN) <<≡			
FILED BY / Indleveret af			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug			

Contact TEL.:



FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<≡ FF =>	ADDRESSEES Adressat(er)		
FILING TIME Indleveringstidspunkt	ORIGINATOR Afsender		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse			
3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation - I, C, B, 6, 0, 3,	8 FLIGHT RULES Flyveregler - Z	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art N <<≡
9 NUMBER Antal -	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type A, T, 4, 2	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori / M	10 EQUIPMENT Udstyr - SG / C <<≡
13 DEPARTURE AERODROME Startsted - B, G, K, K	TIME Afgangstidspunkt 1, 5, 4, 5 <<≡		
15 CRUISING SPEED Marchfart - N, 0, 1, 6, 0	LEVEL Marchhøjde V, F, R,	ROUTE Flyvevej DCT 6550N03620W/N0261F210 IFR 6535N03430W 65N030W DCT GIMLI DCT RK DCT	
<<≡			
16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted - B, I, R, K	EET Beregnet tidsforbrug HR MIN 0, 1, 5, 3	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads ⇒ B, I, K, F	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads ⇒
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger - EET/03620W0020 03430W0036 030W0104 GIMLI0122 REG/TFELJ RMK/SIGHTSEEING FLIGHT AROUND BGKK			
) <<≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)			
19 ENDURANCE Aktionstid - E / 0, 4, 3, 0	PERSONS ON BOARD Personer om bord ⇒ P / 0, 1, 0		EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr ⇒ R / U V E
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr JACKETS / Redningsveste			
⇒ S / P	D	M	J
DINGHIES / Redningsflåder POLAR DESERT MARITIME JUNGLE LIGHT FLUORES. UHF VHF			
NUMBER CAPACITY COVER COLOUR			
Antal Kapacitet Overdækket Farve			
⇒ D / 0, 1	⇒ 0, 2, 0	⇒ C ⇒ YELLOW <<≡	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn			
A / WHITE WITH BLUE TRIM			
REMARKS Bemærkninger			
⇒ N /			
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef			
C / E. JOHANNESSON) <<≡			
FILED BY / Indleveret af		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug	
Contact TEL.:			

Den gennemgående flyveplan (FPT)

Anvendelse af gennemgående flyveplan skal ske i henhold til nedenstående regler:

1. En Gennemgående Flyveplan (FPT) er i virkeligheden flere flyveplaner kombineret i én. Dog må antallet af mellemlandinge i en FPT ikke overstige 4, og der må højst være 2 alternative flyvepladser for hvert ruteafsnit.
2. FPT kan kun anvendes for VFR-flyvninger, der planlægges udført inden for København FIR. FPT kan inden for Sondrestrom FIR anvendes både for VFR-flyvninger og IFR-flyvninger under FL 195. Alternative flyvepladser kan dog ligge uden for hhv. København og Sondrestrom FIR.

FPT kan ikke anvendes ved flyvning til / fra Bornholm. (ESMM FIR)

3. Den sædvanlige flyveplanformular skal anvendes, og udover de generelle retningslinier for udfyldelse af flyveplan gælder følgende:

Felt 3: FPL overstreges og i stedet angives "FPT".

Felt 7: Hele flyvningen, for hvilken den indleverede FPT skal gælde, skal ske under anvendelse af samme luftfartøjsidentifikation.

Felt 13: Her angives ICAO-stedindikator eller ZZZZ for første startsted samt afgangstids punktet.

Felt 15: Her angives, udover den normale beskrivelse af ruten, ICAO-stedindikatoren* for mellemliggende flyveplads(er) efterfulgt af beregnet tidsforbrug til hver af pladserne fra den foregående plads, en skråstreg samt det forventede afgangstidspunkt for hver af mellemlandingspladserne, f. eks EKBI0040/1230.

Efter hvert nyt startsted anføres igen marchfart, evt. marchhøjde, (evt. ændrede flyveregler), samt ruten til nyt bestemmelsessted efter de almindelige regler for udfyldelse af rutefeltet.

* Hvis mellemlandingsstedet ikke er tildelt en ICAO-stedindikator, anfør da enten pladsens / stedets i klart sprog eller landingsstedets koordinater.

Felt 16: Her anføres ICAO-stedindikatoren eller ZZZZ for sidste bestemmelsessted, samt beregnet tidsforbrug fra sidste mellemlandingsplads.

Udfyld om ønsket / krævet alternativrubrikkerne i forhold til det sidste bestemmelsessted.

Felt 18: Angiv, efter forkortelsen "ALTN/", ICAO-stedindikator(er) for alternative flyveplads(er) for hvert ruteafsnit, idet der indledes med ruteafsnittets nummer efterfulgt af en skråstreg, for eksempel således:

ALTN/1/EKCH EKBI 2/EKYT EKSJ 3/EKBI Filskov

Bemærk at flyvepladsens navn kan skrives helt ud, såfremt stedindikator ikke er tildelt.

Felt 19: Angiv aktionstid og antallet af personer ombord for flyvningens første afsnit efter de almindelige regler.

4. Start- og landingsmelding skal afgives for hvert afsnit af flyvningen, medmindre det klart fremgår, at starten, hhv. landingen er observeret af en lufttrafiktjenesteenhed. Startmelding skal indeholde angivelse af startstedet.
5. Ved start fra hvert mellemlandingssted skal piloten oplyse aktionstid og antal passagerer til næste mellemlandingssted.
6. På efterfølgende side er vist et eksempel på udfærdigelse af en gennemgående flyveplan.



FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<≡ FF ≫≡	ADDRESSEES Adressat(er)		
<<≡			
FILING TIME Indleveringstidspunkt	ORIGINATOR Afsender		
		<<≡	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse			
3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<≡ (FPL FPT -	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation O, Y, A, B, C, , ,	8 FLIGHT RULES Flyve regler - V	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art G <<≡
9 NUMBER Antal -	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type P, A, 2, 8	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori / L	10 EQUIPMENT Udstyr - S / C <<≡
13 DEPARTURE AERODROME Startsted - E, K, B, I	TIME Afgangstidspunkt 1, 0, 0, 0 <<≡		
15 CRUISING SPEED Marchfart - N, 0, 1, 0, 0	LEVEL Marchhøjde V, F, R, ,	ROUTE Flyvevej ⇒ DCT EKVJ0015/1200 N0100VFR DCT	
<<≡			
16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted - E, K, B, I	EET Beregnet tidsforbrug HR MIN 0, 0, 1, 5	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads ⇒ E, K, E, B	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads ⇒ , , , , <<≡
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger - ALTN/1/EKBI EKEB			
) <<≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)			
19 ENDURANCE Aktionstid - E /	HR MIN 0, 4, 0, 0	PERSONS ON BOARD Personer om bord ⇒ P /	EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr ⇒ R / UHF VHF ELBA
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr ⇒ S / P		JACKETS / Redningsveste ⇒ J / L F U V	
DINGHIES / Redningsflåder ⇒ D /		LIGHT Lys ⇒ J / L F U V	
POLAR Polar ⇒ S / P		FLUORES Fluorescens ⇒ J / L F U V	
DESERT Ørken D		UHF U	
MARITIME Maritimt M		VHF V	
JUNGLE Jungle J		ELBA E	
NUMBER Antal ⇒ D /		COVER Overdækket ⇒ C	
CAPACITY Kapacitet 0, 2, 0		COLOUR Farve ⇒ YELLOW <<≡	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn A / WHITE WITH BLUE LINES - RED TAIL			
REMARKS Bemærkninger ⇒ N /			
<<≡			
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef C / JENS JENSEN) <<≡			
) <<≡			
FILED BY / Indleveret af		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug	
Contact TEL.:			



Civil Aviation Administration Statens Luftfartsvæsen

FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<≡ FF ≻>	ADDRESSEES Adressat(er) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> <<≡		
FILING TIME Indleveringstidspunkt _____	ORIGINATOR Afsender _____ <<≡		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse			
3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<≡ (FPL FPT -	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation O, Y, H, D, J, , ,	8 FLIGHT RULES Flyve regler - V	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art N <<≡
9 NUMBER Antal -	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type B, H, 0, 6	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori / L	10 EQUIPMENT Udstyr - SG / C <<≡
13 DEPARTURE AERODROME Startsted - Z, Z, Z, Z	TIME Afgangstidspunkt 1, 2, 1, 5 <<≡		
15 CRUISING SPEED Marchfart - N, 0, 0, 9, 0	LEVEL Marchhøjde V, F, R, ,	ROUTE Flyvevej DCT QAQATOQAQ 0020/1330 VFR DCT	
<<≡			
16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted - B, G, H, B	EET Beregnet tidsforbrug HR MIN 0, 0 2, 5	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads ⇒ _____	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads ⇒ _____ <<≡
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger - DEP/SARFANGUAQ OPR/GREENLANDAIR			
) <<≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)			
19 ENDURANCE Aktionstid HR MIN - E / 0, 2 0, 0	PERSONS ON BOARD Personer om bord ⇒ P / 0, 0 3	EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr ⇒ R / U V E	
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr ⇒ S / P D M J		JACKETS / Redningsveste ⇒ J / L F U V	
NUMBER Antal ⇒ D / 0, 1	CAPACITY Kapacitet ⇒ 0, 0, 5	COVER Overdækket ⇒ C	COLOUR Farve ⇒ ORANGE <<≡
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn			
A / WHITE AND RED WITH BLACK MARKINGS			
REMARKS Bemærkninger ⇒ N / _____ <<≡			
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef C / O. OLSSON) <<≡			
FILED BY / Indleveret af			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug			
Contact TEL.:			



FLIGHT PLAN / FLYVEPLAN

USE BLOCK CAPITALS

ANVEND BLOKBOGSTAVER

PRIORITY Prioritet <<= FF =>	ADDRESSEES Adressat(er)		
FILING TIME Indleveringstidspunkt	ORIGINATOR Afsender	<<=	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND (OR) ORIGINATOR Særlig adressat- og (eller) afsenderangivelse			
3 MESSAGE TYPE Telegramtype <<= (FPL FPT -	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Luftfartøjets identifikation G, R, L, 1, 8, 6,	8 FLIGHT RULES Flyve regler - Z	TYPE OF FLIGHT Flyvningens art S <<=
9 NUMBER Antal -	TYPE OF AIRCRAFT Luftfartøjets type S, K, 6, 1	WAKE TURBULENCE CAT "Wake turbulence" kategori / M	10 EQUIPMENT Udstyr - SG / C <<=
13 DEPARTURE AERODROME Startsted - B, G, J, N	TIME Afgangstidspunkt 1, 2, 3, 0 <<=		
15 CRUISING SPEED Marchfart - N, 0, 1, 1, 0	LEVEL Marchhøjde V, F, R,	ROUTE Flyvevej ⇒ DCT BGEM 0025/1310 N0110VFR DCT	
BGGN 0020/1345 N0110A050 IFR IE12			
DCT JV DCT			
<<=			
16 DESTINATION AERODROME Bestemmelsessted - B, G, J, N	EET Beregnet tidsforbrug HR MIN 0, 0 2, 0	ALTN AERODROME Alternativ flyveplads ⇒ B, G, E, M	2ND ALTN AERODROME 2. alternative flyveplads ⇒
18 OTHER INFORMATION Andre oplysninger - REG/OYHAH			
) <<=			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Supplerende oplysninger (medsendes ikke i FPL meldinger)			
19 ENDURANCE Aktionstid - E / 0, 2 5, 0	PERSONS ON BOARD Personer om bord ⇒ P / T, B, N	EMERGENCY RADIO Nødradioudstyr ⇒ R / U V E	
SURVIVAL EQUIPMENT / Redningsudstyr		JACKETS / Redningsveste	
⇒ S / P	POLAR Polar D	DESERT Ørken M	MARITIME Maritimt J
DINGHIES / Redningsflåder		⇒ J / L	LIGHT Lys F
⇒ D / 0, 1	CAPACITY Kapacitet ⇒ 0, 2, 5	COVER Overdækket ⇒ C	COLOUR Farve ⇒ ORANGE <<=
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Luftfartøjets farve og særlige kendetegn			
A / WHITE AND RED WITH BLACK TRIM			
REMARKS Bemærkninger ⇒ N /			
<<=			
PILOT-IN-COMMAND Fartøjschef C / A. PALLESEN) <<=			
FILED BY / Indleveret af			
Contact TEL.:		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Reserveret til myndighedernes brug	

Særlig grønlandsk gennemgående flyveplan (GPT)

må kun anvendes ved VFR-flyvning af godkendt charter- og bygdebeflyvning under forudsætning af, at de eksisterende typer flyveplaner (FPL og FPT) ikke kan benyttes, idet flyvningens opgaver eller de herskende vejrforhold bevirker, at rækkefølgen af mellemlandingssteder kan forventes at måtte ændres undervejs.

1. Den gængse ICAO flyveplanformular skal anvendes med følgende modifikationer (**kun forskelle anføres**):

Felt 3: TELEGRAMTYPEN. 'FPL' overstreges og i stedet skrives 'GPT'.

Felt 15: MARCHFART, MARCHHØJDE. Her anføres en forventet gennemsnitlig udført marchfart under operationerne samt VFR for marchhøjde.
FLYVEVEJ. Her anføres bogstaverne 'ZZZZ', som symbol for alle mellemlandingsstederne.

Felt 16: BEREGNET TIDSFORBRUG. I stedet for 'Beregnet tidsforbrug' anføres en samlet forventet operationstid, inkl. evt. ground stops.

Felt 18: Under forkortelsen 'RMK/' skal anføres den / de FIS-sektor(er), som luftfartøjet forventer at operere i - så vidt muligt også ca. tidspunkt(er) for passage af sektorgænse(r). Herudover bør anføres de heliports / flyvepladser, som luftfartøjet forventer at skulle besøge undervejs (evt. også ca. tidspunkter herfor). Felt 18 skal afsluttes med 'ZZZZ/ INFO TBN', hvilket står for: 'Information to be notified efter start i henhold til som anført i pkt. 2.2'.

2. Efter start fra hvert mellemlandingssted skal fartøjschefen til vedkommende ATS-enhed afgive følgende informationer:

- a) Startsted og starttid
- b) Marchfart og beregnet tidsforbrug til mellemlandings- eller bestemmelsessted
- c) Flyvevej
- d) Aktionstid
- e) Antal ombordværende

3. Ved landing i terræn eller på flyvepladser, hvor der ikke udøves lufttrafiktjeneste, skal fartøjschefen oplyse et forventet starttidspunkt til vedkommende ATS-enhed. Luftfartøjet er da underlagt 'Speciel alarmeringstjeneste', og hvis det opgivne forventede starttidspunkt ikke kan overholdes inden for 30 minutter, skal fartøjschefen meddele et ændret forventet starttidspunkt. Luftfartøjet vil blive erklæret i uvishedsfase til redningscentralen (RCC) senest 30 minutter efter det opgivne forventede starttidspunkt.

2. MELDEKONTORER FOR LUFTRAFIKTJENESTE

Meldekontorers funktioner

Et meldekontor (ARO) modtager, formatterer, adresserer og videresender indleverede flyveplaner og evt. ændringer hertil samt modtager, formatterer og formidler indleverede ATFM TACT-meldinger mellem piloter / selskaber (AO) og CFMU / IFPS systemet. Meldekontoret tjekker om meldingerne er rigtigt udfyldte og i videst mulig omfang også for korrekthed. Meldekontoret omformer en fuldstændig flyveplan til et internationalt konventionelt dataformat og afsender den som en flyveplanmelding (FPL) via AFTN til samtlige berørte ATS-enheder langs flyvevejen i relation til flyveplanens felt 15, flyvevej og felt 16, bestemmelsessted (f.s.v.a. IFR-FPL er IFPS mellem- og distributionsled).

Hvor der på en offentlig flyveplads ikke er etableret enten TWR eller AFIS, og hvor et meldekontor er etableret som eneste ATS-enhed, udøver et sådant meldekontor alarmeringstjeneste inden for tjenestetiden for alle ankommende luftfartøjer, der har afgivet flyveplan. Desuden formidler meldekontoret ATC-klareringer eller trafikinformationer for afgående luftfartøjer på IFR flyveplan.

Note: Kun i Søndrestrom FIR kan standard flyveplan (RPL) indleveres til et meldekontor. I København FIR og på Bornholm skal standard flyveplan fremsendes til IFPS, ref. publikationens anden del, afsnit 3.

Tildeling af meldekontorer

Bortset fra offentlige selvbetjeningspladser, har alle offentlige flyvepladser etableret et fungerende meldekontor, der kan benyttes inden for dets tjenestetid (Tjenestetider, Tlf.- og Fax numre på diverse meldekontorer fremgår af AIP, AD 2 og AD 3-afsnittene). Uden for tjenestetiden varetages et meldekontors opgaver af et af nedenstående centrale meldekontorer:

København FIR

Flyvesikringstjenesten København er det centrale meldekontor for flyvninger i København FIR til og fra:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige selvbetjeningsflyvepladser,
- c) offentlige flyvepladser uden for tjenestetiden,
- d) andre start- og landingssteder.

Flyveplaner afgives telefonisk til Briefingkontoret tlf.: 32 47 82 72. Kontrolcentralen udøver lufttrafiktjeneste, herunder alarmeringstjeneste. Lukning af flyveplanen meddeles telefonisk til Kontrolcentralen tlf.: 32 47 82 10

Bornholm

Meldekontoret for Bornholms Lufthavn, Rønne, tlf.: 56 95 10 31, er inden for tjenestetiden det centrale meldekontor for flyvninger til og fra Bornholm for:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige selvbetjeningsflyvepladser,
- c) offentlige flyvepladser uden for tjenestetiden,
- d) andre start- og landingssteder.

Uden for Rønne meldekontors tjenestetid fungerer Briefing, Malmö Sturup Lufthavn, som meldekontor tlf.: 00 46 40 50 00 90.

Søndrestrom FIR

Bortset fra som anført efterfølgende er flyvesikringstjenesten Søndrestrom det centrale meldekontor for flyvninger i Søndrestrom FIR til og fra:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige flyvepladser uden for tjenestetiden,
- c) sektor FIS-enhedernes områder uden for disse tjenestetid
- d) andre start- og landingssteder.

Flyveinformationscentralen udøver lufttrafiktjeneste, herunder alarmeringstjeneste. Flyveplaner afgives telefonisk til Briefingkontoret tlf.: 84 10 35. Lukning af flyveplan meddeles telefonisk til Flyveinformationscentralen tlf.: 84 11 35.

Sektor FIS-enheder

Sektor FIS-enhederne i Søndrestrom FIR er inden for deres respektive ansvarsområder og tjenestetider de centrale meldekontorer for VFR-flyvning for:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige flyvepladser uden for tjenestetiden,
- c) andre start- og landingssteder.

Tlf. nr. fremgår af AIP Grønland, ENR 2.2.

3. REGLER FOR AFGIVELSE AF FLYVEPLAN

Generelt

Afgivelse af oplysninger vedrørende en påtænkt flyvning eller en del af en flyvning for hvilken der er krav om afgivelse af flyveplan skal ske til en ATS-enhed i form af en flyveplan, enten en fuldstændig flyveplan (FPL), ref. afsnit 4, eller en forkortet flyveplan, ref. afsnit 5, eller en standard flyveplan, ref. anden del, afsnit 3. Flyveplaner indleveret før afgang afgives til meldekontoret på startstedet inden for dets tjenestetid, ref. afsnit 2.

Note: I København FIR og på Bornholm er der valgfrihed til egen adressering og afsendelse af IFR-FPL til IFPS (som en slags regionalt meldekontor) eller at lade de etablerede danske meldekontorer udføre dette, hvorom henvises til reglerne anført i AIP Danmark, RAC 1-1-9A. Luftrafikreguleringsforanstaltningers indflydelse på IFR-flyveplaner er behandlet i denne publikations anden del.

En flyveplan skal afgives før påbegyndelse af:

- Enhver flyvning eller del deraf, for hvilken der ydes flyvekontrolltjeneste
- Enhver IFR-flyvning
- Enhver VFR rute-, charter- og taxifyvning i Søndrestrom FIR
- Enhver flyvning, der flyver ind i eller ud af dansk FIR
- VFR-flyvning der ønskes underlagt alarmeringstjeneste i henhold til som anført i afsnit 4 og afsnit 5.

4. AFGIVELSE AF FULDSTÆNDIG FLYVEPLAN (FPL OG FPT) OG YDELSE AF ALARMERINGSTJENESTE

Formål

En fuldstændig flyveplan er en flyveplan afgivet til et meldekontor for luftrafiktjeneste før start, undtagelsesvis under flyvning til en operativ ATS-enhed, indeholdende alle ICAO-flyveplanens punkter 7 til 19 inklusive. **Ved afgivelse af fuldstændig flyveplan ydes flyveinformations- og alarmeringstjeneste fra et luffartøjs start til dets landing, dog f.s.v.a. VFR-flyvning ydes alarmeringstjeneste kun i forbindelse med manglende ankomst til bestemmelsesstedet, medmindre der under flyvningen en-route anmodes om ydelse af strækningsvis alarmeringstjeneste som beskrevet i afsnit 5.** (Den fuldstændige flyveplan omformes til et internationalt konventionelt dataformat og afsendes som meldingstypen FPL via AFTN til samtlige berørte ATS-enheder langs flyvevejen i relation til flyveplanens felt 15, flyvevej og felt 16, bestemmelsessted).

Indleveringsmåder

Flyveplanen og ændringer hertil afgives til et meldekontor, enten indleveret manuelt eller indsendt via de telekommunikationsmedier, som de enkelte meldekontorer råder over (se AIP, AD-afsnittene). Hvis en udfyldt flyveplanformular fremsendes pr. telefaks, er det en forudsætning, at der anføres et kontakt telefonnummer, så meldekontoret i givet fald kan kontakte afsenderen, hvis noget skal klarificeres eller verificeres. Der vil ikke blive givet kvittering for en fremsendt flyveplan pr. telefaks, hvorfor afsenderen må sikre sig, at korrekt afsendelse har fundet sted ved at kontrollere fax'ens logudskrifter og alarmfunktioner.

Indleveringssted og indleveringsfrister

Flyveplanen m.m. bør principielt afgives til det meldekontor, der repræsenterer startstedet hvorfra flyvningen udgår. Meldekontorfunktion og tilhørende tjenestetid fremgår af AIP AD-sektionerne for hver offentlig flyveplads.

Flyveplan, for hvilke der i henhold til luftrumsklasserne ydes flyvekontrolltjeneste, skal afgives mindst 1 time før start, dog mindst 3 timer før afgangstidspunktet (EOBT) vedrørende en IFR-flyveplan med en ruteføring, der er omfattet af luftrafikregulering, se vejledningens anden del.

En IFR-flyveplan for flyvning inden for IFPS-zonen kan afgives op til 144 timer (6-døgn) før EOBT, forudsat flyveplanen indeholder dato for flyvningen, se afsnit 1 under udfyldelse af felt 18. Dog hvis flyvningen er omfattet af ATFM-restriktioner, skal flyveplanen afgives seneste 3 timer før EOBT.

En VFR-flyveplan, der er afgivet til et meldekontor tidligere end 1 døgn før flyvningens aktuelle udførelse, vil blive stillet i bero og tidligst afsendt til ATS-systemet 23 timer 59 minutter før den anførte EOBT.

Ændringer (CHG, DLA) eller annullering (CNL) til flyveplanen (FPL, FPT, RPL) inden start

Modifikationer / ændringer (CHG) til nogle af flyveplanens felter, bortset fra felt 13 og felt 16, eller annullering af hele flyveplanen skal hurtigst muligt opgives til det meldekontor, hvortil flyveplanen blev afgivet. Ændring af flyveplanens felt 13 "Startsted" eller felt 16 "Bestemmelsessted" kan dog kun ske ved at annullere flyveplanen (CNL), og afgive en ny fuldstændig flyveplan (FPL).

Forsinkelser på mere end 30 minutter i forhold til den indleverede flyveplans EOBT for en kontrolleret flyvning, eller 60 minutter for en ukontrolleret flyvning, skal afgives til det meldekontor, hvor flyveplanen blev indleveret.

Note: Se også vejledningens anden del, afsnit 2 og 4 vedrørende afgivelse af oplysninger om forsinkelser, ændringer / modifikationer og annulleringer i relation til indleverede IFR-flyveplaner, der er blevet omfattet af luftrafikregulering.

ÅMeldinger i forbindelse med flyvningen

Startmelding

Flyvepladsens meldekontor vil i tjenestetiden automatisk sørge for afsendelse af startmeldinger. Såfremt starten finder sted uden for meldekontorets tjenestetid, eller fra en selvbetjeningsplads, er det pilotens pligt over radio at afgive startmelding til den ATS-enheds ansvarsområde man befinder sig i (at "**åbne flyveplanen**"). Hvis man ikke straks efter starten kan få forbindelse med vedkommende ATS-enhed, skal startmeldingen afgives til den ATS-enhed, man kan få forbindelse med. Dog, såfremt det er praktisk muligt, bør flyveplanen på forhånd være afgivet til det centrale meldekontor pr. telefon før starten, inkl. indhentelse af ATC-klarening og trafikinformationer for en IFR-flyvning.

Ved VFR-flyvning uden radio fra ikke-betjente flyvepladser eller anden lokalitet kan starttidspunktet opgives i forbindelse med telefonisk afgivelse af flyveplanen til det centrale meldekontor (Briefingkontoret København). Dette kræver dog, at piloten kan overholde starttidspunktet inden for + / - 5 minutter. Til flyveplanens felt 18 skal anføres: "RMK/ATD=ETD +/- 5 minutter". Hvis man ikke kan overholde denne tidsfrist, må der afgives et nyt starttidspunkt til meldekontoret.

Tilsligtede afvigelser

Alle egne tilsligtede afvigelser under flyvningen i relation til den indleverede flyveplan skal hurtigst muligt rapporteres til vedkommende ATS-enhed, dvs. til den ATS-enhed der har ansvaret for det luftrum (se AIP, el. relevante flyvekort), hvor afvigelserne udføres; fx. skift af flyveregler, inoperabelt COM / NAV udstyr, reduceret marchfart, ændring af flyvevej (evt. højde), diverteret til alternativ, ændring af bestemmelsessted, ændret beregnet tidsforbrug, ændret alternativ(er), ændret aktionstid.

Hvis der er indleveret en flyveplan, hvor der enroutet ved et anført betydningsfuldt punkt er planlagt skift VFR til IFR el. omvendt, skal ethvert sådant skift af flyveregler rapporteres til og accepteres af vedkommende ATS-enhed. Hvis luftfartøjet befinder sig i kontrolleret luftrum, skal der mindst 10 minutter før det betydningsfulde punkt, hvor der skiftes til IFR, anmodes om IFR-klarering.

Ved et ikke planlagt (flyveplan) skift fra VFR til IFR i kontrolleret luftrum afgives følgende melding: "ANMODER OM IFR-KLARENING" / "REQUEST IFR CLEARANCE" (aktuelle position, ønsket højde, flyvevej samt evt. ændrede flyveplandata).

Ved et ikke planlagt (flyveplan) skift fra IFR til VFR afgives følgende melding: "ANNULLERER IFR-FLYVNING (tid)" / "IFR FLIGHT CANCELLED (time)". ATS-enheden vil kvittere med udtrykket: "IFR-FLYVNING ANNULLERET (tid)" / "IFR FLIGHT CANCELLED (time)", desuden vil ATS-enheden anmode luftfartøjet om at oplyse forventet ankomsttidspunkt til bestemmelsesstedet. Ovennævnte procedure medfører, at luftfartøjet skal fortsætte i henhold til sin flyveplan, blot VFR i stedet for IFR - **flyveplanen er altså ikke afsluttet / lukket, og luftfartøjet er fortsat underlagt alarmeringstjeneste.**

Hvis en fuldstændig flyveplan ønskes afsluttet i luften før bestemmelsesstedet er nået, skal følgende melding afgives over radio til vedkommende ATS-enhed:

"LUKKER MIN FLYVEPLAN" / "CLOSING MY FLIGHT PLAN". Som konsekvens heraf ophører alarmeringstjenesten samtidigt.

Ankomstmelding

Når der er afgivet en fuldstændig flyveplan, skal der snarest muligt efter landing, dog senest 30 minutter efter det i flyveplanen opgivne "beregnet tidsforbrug", afgives en ankomstmelding (at "**lukke flyveplanen**") til den lufttrafikstjeneste der er ansvarlig for ydelse af alarmeringstjeneste. En sådan ankomstmelding er dog ikke fornøden efter landing på en flyveplads, hvor der udøves lufttrafikstjeneste (enten TWR eller AFIS eller et selvstændigt meldekontor), når det klart fremgår - enten pr. radiokommunikation eller ved synlige signaler - at landingen er observeret af en af de nævnte ATS-enheder.

Undladelse af afslutning af fuldstændig flyveplan som beskrevet ovenfor, kan bevirke iværksættelse af eftersøgnings- og rednings-tjeneste.

5. AFGIVELSE AF FORKORTET FLYVEPLAN OG YDELSE AF ALARMERINGSTJENESTE

Formål

Afgivelse af forkortet flyveplan kan anvendes af VFR-flyvning i de tilfælde, hvor en pilot generelt ikke ønsker at afgive fuldstændig flyveplan dækkende hele sit flyveforløb, men hvor en del af flyvningen kommer til at foregå i luftrum, hvor der kræves klarering for VFR-flyvning, eller hvor VFR-flyvningen af vejmæssige årsager **midlertidigt** må overgå til IFR-flyvning, hvilket ellers kræver afgivelse af fuldstændig flyveplan.

Indleveringsmåder

Forkortet flyveplan er en flyveplan, normalt afgivet over radio til vedkommende operative ATS-enhed, der kun indeholder nedennævnte oplysninger for en delstrækning af flyvningen i relation til et af de nedenfor i a) til d) anførte luftrum. Herunder ydes der alene alarmeringstjeneste svarende til den af piloten meddelte flyvevej. **En forkortet flyveplan er afsluttet, og alarmeringstjenesten ophører, når og forudsat piloten rapporterer at være over slutpunktet på den meddelte flyvevej.**

Da der ikke eksisterer en ICAO meldingstype og -dataformat for en forkortet flyveplan, kan flyveplanen ikke afgives til et meldekantor for afsendelse via AFTN til vedkommende ATS-enheder langs flyvevejen; dog ved udflyvning fra en kontrolleret flyveplads eller fra en flyveplads inden for en TIZ kan en forkortet flyveplan afgives til det stedlige meldekantor før start for videregivelse kun til den operative ATS-enhed på startflyvepladsen (som stripoplysninger).

Anvendelsesområder og flyveplanens indhold

Såfremt en pilot ikke ønsker at indlevere en fuldstændig flyveplan for en flyvning, men hvor en del af denne flyvning ønskes udført enten;

- a) i kontrolleret luftrum, hvor der er krav om indhentelse af klarering,
- b) eller i TIA / TIZ luftrum, hvor der er krav om etablering af tovejs radioforbindelse med pågældende AFIS-enhed,
- c) eller hvor piloten enroute ønsker ydelse af strækingsvis alarmeringstjeneste, se nedenfor,
- d) eller hvor en del af flyvningen nødvendiggør midlertidigt skift til IFR

skal piloten afgive forkortet flyveplan, der afhængig af situationen nævnt i a) til d) skal omfatte:

- luftfartøjets kaldesignal
- luftfartøjets type
- evt. marchfart
- flyveregler (IFR / VFR)
- indflyvningspunkt hhv. udflyvningspunkt, el. strækning
- evt. ønsket højde
- for ankommende luftfartøjer beregnet ankomsttidspunkt
- antallet af ombordværende.

For afgående luftfartøjer, herunder lokalflyvninger, der flyver ud af en Kontrolzone eller Trafikinformationszone, ydes kun alarmeringstjeneste fra afgang og indtil de nævnte luftrum er rapporteret forladt.

Note: Hvis en lokalflyvning ønsker alarmeringstjeneste f.s.v.a. udeblivelse fra landing, skal der enten afgives en fuldstændig flyveplan, ref. afsnit 4, eller også skal den forkortede flyveplan kombineres med anmodning om strækingsvis alarmeringstjeneste enroute som anført nedenfor.

For ankommende luftfartøjer der flyver ind i en Kontrolzone eller Trafikinformationszone, ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet to-vejs radioforbindelse og indtil landing.

For luftfartøjer, der gennemflyver et af de i a) og b) anførte luftrum, ydes der kun alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet to-vejs radioforbindelse og indtil de pågældende luftrum er rapporteret forladt.

Den i c) nævnte strækingsvise alarmeringstjeneste kan etableres ved flyvning:

- over større vandområder eller andre øde strækninger
- fra et opgivet sted til et andet opgivet sted, evt. inkl. positionsrapportering mellem disse steder
- efter 'operation normal rapportering' (enten ved aftalte steder eller faste tidsintervaller)

Piloten skal over for den pågældende ATS-enhed tydeligt indlede med at udtrykke, at der anmodes om strækingsvis alarmeringstjeneste (fra / til), hvorefter ovennævnte forkortede flyveplanoplysninger afgives i relation til den aktuelle situation. Den strækingsvise alarmeringstjeneste ophører, når piloten rapporterer at være over det aftalte slutpunkt (tid eller sted).

Undladelse af afslutning af flyveplan som beskrevet ovenfor kan bevirke iværksættelse af eftersøgnings- og redningstjeneste.

ÅNDEN DEL:

LUFFTRAFIKREGULERING (ATFM) OG IFR-FLYVEPLANER SAMT UDVEKSLING AF ATFM TACT-MELDINGER

Forord

Anden del af publikationen kompletterer første del hvad angår udfyldelse af IFR-flyveplaner. Herudover er anden del et kompendium af CFMU-håndbogen samt de i AIP Danmark side RAC 1-1-9A publicerede regler og procedurer i forbindelse med afgivelse af flyveplan og tilhørende opdateringer for IFR GAT flyvninger, herunder flyvninger der skifter mellem IFR / VFR- og GAT / OAT-flyvereglerne.

Som nævnt i forordet samt i vejledningens første del, afsnit 4 er det valgfrit, om AO selv ønsker at udveksle flyveplan- og opdateringsmeldinger med IFPS-systemet, samt de i dette afsnit anførte ATFM / TACT-meldinger med CFMU / TACT-systemet, eller om de vil benytte de etablerede danske meldekontorers tjenester med hensyn til formatering, adressering, datasammensætning (syntax) og formidling af de nævnte meldinger. Dog beskæftiger vejledningen sig primært med de interaktioner, der foregår mellem piloter / selskaber og meldekontorer for lufttrafiktjeneste. Afgivelse af meldingerne kan ske enten ved direkte indlevering eller via det kommunikationsmedium, som de pågældende meldekontorer (ARO) råder over. Tlf.- og Fax numre på diverse ARO fremgår af AIP, AD 2 og AD 3 afsnittene.

De AO, der benytter AROs tjenester, skal, hvis meldingerne afgives telefonisk eller telegrafisk, oplyse et kontaktnummer, hvor ARO i givet fald kan komme i forbindelse med dem, hvis der opstår tvivlsspørgsmål i forbindelse med formidling og accept af de pågældende flyveplan- og / eller ATFM TACT-meldinger.

Skema over FIR der indbefattes i IFPS-zonen (IFPZ)

Land	ICAO Doc 7910 betegnelser		
	FIR / UIR-koder		Lande-kode
Albanien	Tirana	LATI	LA
Belgien	Bruxelles	EBBU	EB
Bulgarien	Sofia	LBSF	LB
	Varna	LBWN	LB
Cypern	Nicosia	LCCC	LC
Danmark, undtagen Færøerne og Grønland	København	EKDK	EK
Finland	Tampere	EFES	EF
	Rovaniemi	EFPS	EF
Frankrig	Paris	LFFF	LF
	Reims	LFEE	LF
	Brest	LFRR	LF
	Bordeaux	LFBB	LF
	Marseilles	LFMM	LF
Grækenland	Athen	LGGG	LG
Holland	Amsterdam	EHAA	EH
Irland	Shannon	EISN	EI
	Sota	EISN	EI
Italien	Rom	LIRR	LI
	Brindisi	LIBB	LI
	Milano	LIMM	LI
Jugoslavien	Belgrade	LYBA	LY
Kroatien	Zagreb	LDZO	LD
Luxembourg	Bruxelles	EBBU	EL
Makedonien (tidligere Jugoslavien)	Skopje	LWSS	LW
Malta	Malta	LMMM	LM
Monaco	Marseilles	LFMM	LN
Norge	Oslo	ENOS	EN
	Stavanger	ENSV	EN
	Bodø	ENBD	EN
	Bodø Oceanic	ENOB	EN
	Trondheim	ENTR	EN
Polen	Warszawa	EPWW	EP
Portugal	Lissabon	LPPC	LP
Rumænien	Bukarest	LRBB	LR
Schweiz	Schweiz	LSAS	LS

- fortsættes -

ICAO Doc 7910 betegnelser			
Land	FIR / UIR-koder		Lande-kode
Slovakiet	Bratislava	LZBB	LZ
Slovenien	Ljubljana	LJLA	LJ
Spanien	Barcelona	LECB	LE
	Madrid	LECM	LE
	De kanariske Øer	GCCC	GC
Storbritannien	London	EGTT	EG
	Scottish	EGPX	EG
Sverige	Stockholm	ESOS	ES
	Malmö	ESMM	ES
	Sundsvall	ESUN	ES
Tjekkiet	Prag	LKAA	LK
Tyrkiet	Ankara	LTAA	LT
	Istanbul	LTBB	LT
Tyskland	Bremen	EDWW	ED
	Düsseldorf	EDLL	ED
	Frankfurt	EDFF	ED
	München	EDMM	ED
	Berlin	EDBB	ED
	Rhein	EDUU	ED
	Hannover	EDVV	ED
Ungarn	Budapest	LHCC	LH
Østrig	Wien	LOVV	LO

4. LUFTRAFIKREGULERING, GENERELT

ATFM, ansvar og organisation

Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) har pr. delegation fået overdraget bemyndigelse til ydelse af centraliseret lufttrafikregulering (ATFM) for IFR GAT-flyvning på ECAC medlemstaternes vegne i EUR-regionen, herunder i København FIR og på Bornholm.

Hver medlemsstat har etableret en 'Flow Management Position' (FMP) i hvert af deres FIR. De respektive FMP'er bistår og deltager i strategisk, taktisk og operationel ATFM ved bl. a. til CFMU at fremsende planlagte og aktuelle kapacitetsdata for alle ACC-sektorer og TWR / APP-funktioner på lufthavne. En af CFMUs organer, 'Central Executive Unit' (CEU) udøver således central ATFM-tjeneste i nært samarbejde med nationale FMP'er.

CFMU er ansvarlig for, at antallet af IFR GAT-flyvninger ikke på noget tidspunkt overstiger nogen sektorkapacitet. Hvis anmeldt flyvebehov overstiger sektorkapacitet, og ATFM-regulering må iværksættes, skal CFMU foranledige, at reguleringerne giver mindst mulige forsinkelser, og i videst muligt omfang sikre lige vilkår for alle berørte parter.

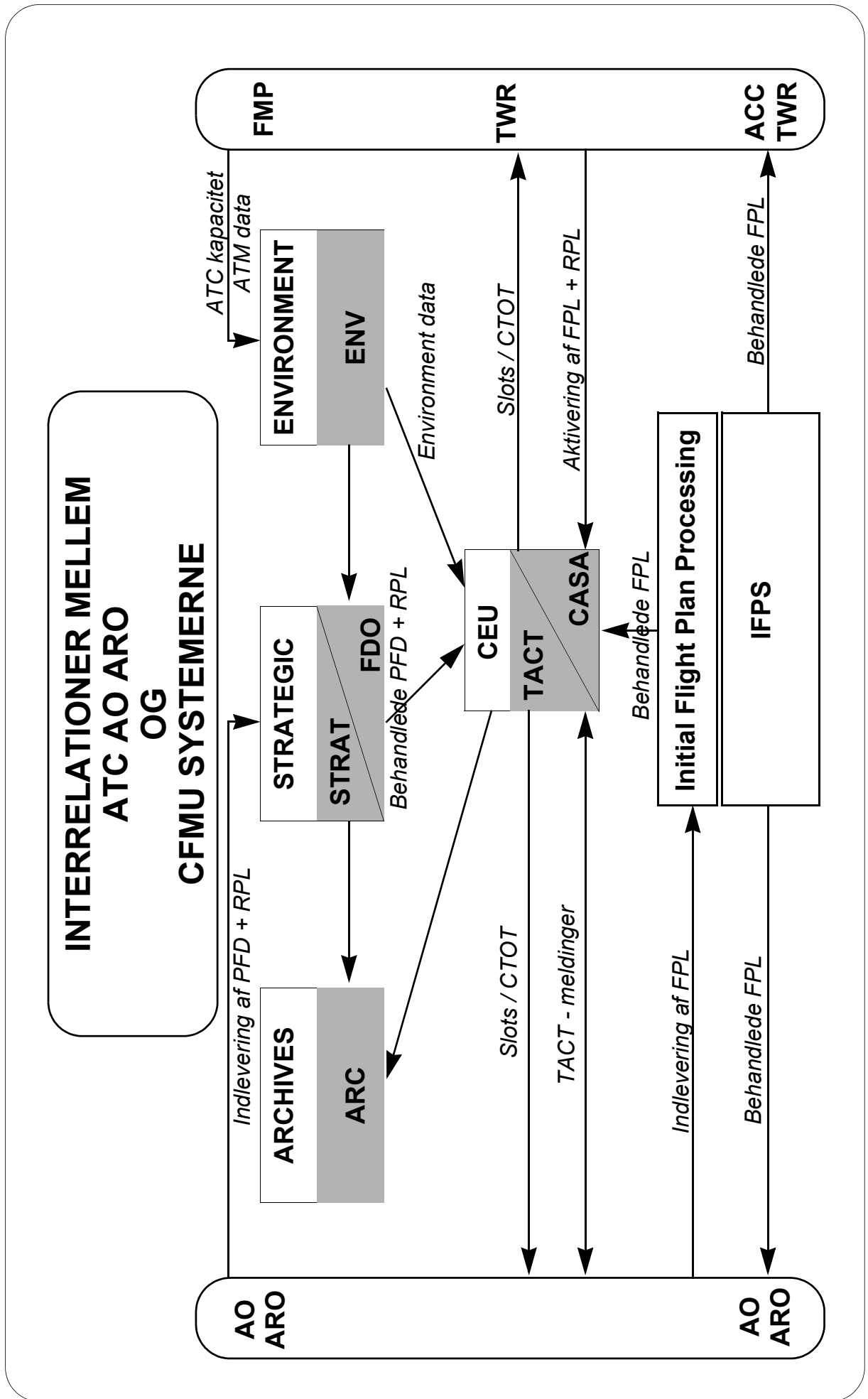
For at kunne yde central ATFM-tjeneste råder CFMU over et computerbaseret hjælpesystem, 'The Integrated initial Flight Plan Processing System' (IFPS). Formålet med IFPS er at indsamle, behandle og distribuere alle modtagne IFR flyveplandata, både internt til selve CFMU-systemet og eksternt til berørte ATS-enheder og flyveoperatører (AO) inden for de deltagende staters områder, benævnt IFPS-zonen (IFPZ), se skemaet ovenfor.

I København FIR og Bornholm fungerer lufttrafikreguleringsenheden FMP København som forbindelsesled til CFMU for danske ATS-enheder og danske AO.

Før EOBT kan AO rette direkte henvendelse til FMP København, tlf.: 32 50 11 15, fax.: 32 50 74 66 vedrørende rådgivning om særlige ATFM-problematikker. Under udkørsel (taxiing), hvor luftfartøjerne er i radiokontakt med vedkommende ATS-enhed, formidler denne kontakten til FMP København, fx. vedrørende 'sidste minuts' ændringer eller forsinkelser grundet trafikforholdene med effekt for overholdelse af den tildelte CTOT - 'Calculated Take-off Time'. FMP København har direkte 'hot-line' telefon til den CEU-operatør, der har ATFM-ansvaret for Danmark.

CFMU systemerne

CFMU-systemets summariske bestanddele og funktioner fremgår bedst af efterfølgende skema 'Interrelationer mellem ATC, AO, ARO og CFMU-systemerne'.



Ætablering af CADF under FUA-konceptet

Udover de i ovennævnte skema viste basis bestanddele og -funktioner har CFMU under 'Flexibel Use of Airspace' konceptet (FUA) påtaget sig at drive og operere en 'Centralized Airspace Data Function' (CADF), der er fysisk samplaceret med CEU'en. Ligesom etablering af centraliseret ATFM er FUA også led i ECAC-strategien om optimal udnyttelse af til rådighed værende ATC-kapacitet og fælles civil / militær udnyttelse af ECAC-staternes luftrum.

I hvert af ECAC-staternes FIR er der oprettet 'Airspace Management Cells' (AMC), der modtager anmodning fra respektive ACC/FMP og CEU om frigivelse af militært luftrum for etablering af betingede ATS-ruter, kaldet 'Conditional Routes' (CDR). Hver af staternes AMC indsamler hver dag oplysninger om anvendeligheden af CDR. AMC fremsender disse CDR-oplysninger til CEU i en såkaldt 'Airspace Use Plan' (AUP). På denne baggrund udsender CEU / CADF dagligt såkaldte 'Conditional Route Availability Messages' (CRAM), der bl.a. sendes til alle AMC, FMP og ARO. CRAM indeholder status og anvendelighed af samtlige CDR, se nærmere herom i afsnit 3, under 'flyveplaner, udfyldelse'.

Note: For de piloter / selskaber, der benytter danske meldekontorers tjeneste til afsendelse af flyveplaner og formidling af TACT-meldinger, kan meldekontorerne formidle direkte telefonforbindelse til følgende CFMU-institutioner:

Central Executive Unit (CEU):

Operation room: Tel. 0032 2729 9793 / 9803 Supervisor, Tel. 0032 2745 1900 / 1912

Operation room: Fax 0032 2729 9026 / 9027

ATFM help desk: Tel. 0032 2745 1901, ANM spsm, Tel 0032 2729 9802

CFMU terminaler, help desk: Tel. 0032 2729 9727

Central Airspace Data Function (CADF) under CEU:

Vedrørende evt. spørgsmål om CRAM-meldinger, Tel: 0032 2745 1957

2. LUFTRAFIKREGULERING, UDØVELSE

CFMU ATFM-faserne

CFMUs udøvelse af centraliseret ATFM forløber i 3 faser som følger:

- 1. Den Strategiske Fase** forløber fra flere måneder før, indtil 2 dage før aktuelle operationsdage. I denne dynamisk løbende periode fremsender AO oplysninger om deres foreløbige planlagte flyvedata (PFD) samt allerede fastlagte flyvninger i form af hhv. fartplaner, RPL og FPL. Efter analyser af disse flyvebehov afholder CFMU jævnlige koordinationsmøder med medlemsstaternes ATS-myndigheder med henblik på etablering af tilstrækkelig ATC- og ATS-rute kapacitet. Et af resultaterne af disse møder er udarbejdelse af strategiske rute skemaer i form af 'Traffic Orientation Schemes' (TOS) og 'Contingency Routing Scheme' (CRS), der distribueres som supplement til respektive AIP. AO skal flyveplanlægge i overensstemmelse med de i TOS og CRS anførte ruter, herunder de til TOS hørende 'reserve ruter' benævnt 'Off Load Routes' (OLR), se efterfølgende afsnit 3 under 'Flyveplaner (FPL og RPL), udfyldelse'.
- 2. Den Præ-taktiske Fase** forløber fra 2 dage før, til dagen før operationsdagen. Hver dag udarbejdes en ATFM-plan for den næste dag - selve operationsdagen. ATFM-planen kan indbefatte nødvendige justeringer til de udsendte TOS og CRS, og der kan åbnes op for anvendelse af OLR. Endvidere initieres re-routings for individuelle flyvninger. Detaljer fra denne ATFM-plan bliver publiceret i nedennævnte 'ATFM Notification Message' (ANM) samt i 'Conditional Route Availability Message (CRAM) beskrevet i efterfølgende afsnit 3 under 'Flyveplaner (FPL og RPL), udfyldelse'. Både ANM og CRAM er med effekt for den efterfølgende dag - selve operationsdagen.
- 3. Den Taktiske Fase**, alias operationsdagen. ATFM-planen eksekveres i henhold til som annonceret i ANM og individuelle departur slots (CTOT) udsendes, hvis nødvendigt, se nedenstående samt i efterfølgende afsnit 3, 4 og 5.

Bekendtgørelse af ATFM-foranstaltninger

Hvis CFMU på trods af ovennævnte afhjælpende foranstaltninger på basis af registrerede standardflyveplaner (RPL) samt aktuelle fremsendte individuelle flyveplaner (FPL) konstaterer, at det aktuelle behov for IFR-flyvning overstiger sektorkapaciteten hos en eller flere forskellige flyvekontrolenheder, udsender CFMU information om nødvendige ATFM-reguleringer i et såkaldt 'ATFM Notification Message' (ANM).

ANM udsendes hver dag efter middagstid og senest kl. 18. ANM indeholder de ATFM-foranstaltninger, der vil blive sat i værk den næste dag. ANM indeholder bl. a.:

- 'Summary Level' - en generel oversigt over gældende og planlagte ATFM-reguleringer
- FMP el. 'Area of Departure Level' - en oversigt over restriktioner for specifikke punkter / områder inden for de forskellige FMP'erers ansvarsområde, som flyvninger inden for disse områder bliver berørt af. ANM kan også indeholde forslag til reroutings for at undgå ATFM-restriktioner.

Når nødvendigt kan der udsendes opdateringer til ANM.

Æfter ANM er udsendt, og hvis der sker pludselige ændringer, der kræver omgående iværksættelse af ATFM-reguleringer, udsender CFMU en 'ANM Flash-melding', fx. ved pludselig opstået tåge på en destination, der sætter begrænsninger for den trafikmængde, som ATC kan klare for at kunne få de anflyvende luftfartøjer bragt ned til landing. ANM indeholder i disse tilfælde en minimum RVR-værdi, som luftfartøjer skal kunne overholde for overhovedet at måtte starte mod destinationen.

CFMU kan også udsende generel information i klar tekst vedrørende en bestemt ATFM-foranstaltning i et 'Air Traffic Flow Management Information Message' (AIM). En AIM kan også indeholde ændringer til 'Contingency Routeing Scheme' (CRS) og 'Traffic Orientation Schemes' (TOS), herunder 'Off Load Routes' (OLR).

Note: AO kan indhente oplysninger, om hvorvidt ATFM-foranstaltninger anført i ANM berører deres flyvninger hos de respektive ARO, hvor flyveplanerne er indleveret. Ønsker om modtagelse af ANM / AIM via AFTN kan ske telefonisk til COM-center, København på tlf.: 32 47 82 20. ANM / AIM er tilgængelige på de fleste danske meldekontorer (ARO). Desuden kan AO indhente oplysning, om hvilke flyveruter og flyvepladser der er omfattet af ATFM-restriktioner, hos det centrale meldekontor, Statens Briefingkontor, København på tlf.: 32 47 82 72.

Iværksættelse af ATFM-foranstaltninger

Individuelle 'departure slot' (CTOT), forslag om rerouting eller evt. nødvendig suspension af flyvning udstedes af TACT-systemet ved såkaldte ATFM / TACT-meldinger på basis af fremsendte flyveplaner (FPL og RPL). De forskellige typer af TACT-meldinger er vist og gennemgået i detaljer i efterfølgende afsnit 5. AO skal i den forbindelse være opmærksom på, hvorledes CFMU adresserer og sender disse ATFM / TACT-meldinger.

CFMU adresserer TACT-meldingerne som følger:

- til pågældende ARO, såfremt AO har indleveret sin flyveplan der (ARO originator),
- til AO, hvis AO på forhånd har opgivet en eller flere adresser til CFMU,
- hvis CFMU-systemet ikke kender en AO adresse, sendes TACT-meldingerne til ARO på startstedet og - hvis forskelligt fra denne - desuden til adressen på den ARO der evt. senest har fremsendt en opdateringsmelding til en afgivet flyveplan.

Note: Alle TACT-meldinger vedrørende CTOT - hhv. udstedelse (SAM), revision (SRM) og annullering (SLC) samt alle TACT-meldinger vedrørende suspension, hhv. udstedelse (FLS), revision (FLS indeholdende NEWEOBT) og de-suspension (DES) - bliver foruden til ovennævnte adresser altid sendt til de pågældende operative ATS-enheder på destinationerne, idet disse skal monitorere og sikre overholdelse af gældende CTOT og reel suspension.

Udstedelse af 'departure slot' CTOT

Flyvninger, der i henhold til afgivne flyveplaners (FPL og RPL) rutefelter eller destinationer har planlagt og fastholdt gennemførelse af flyvning til et i ANM / AIM bekendtgjort ATFM-restrikeret område eller destination, vil 2 timer før respektive EOBT modtage TACT-meldingen 'Slot Allocation Message' (SAM) indeholdende 'departure slot' (CTOT). I de særlige tilfælde hvor en ANM FLASH har bekendtgjort 'Low visibility procedurer' på lufthavne, kan CEU enten suspendere flyvninger (ved at udstede TACT-meldingen 'Flight Suspension Message' (FLS), eller udstede slots med kortere varsel end 2 timer før respektive flyvningers EOBT. Se yderligere afsnit 4 'Interaktioner mellem AO / ARO og CEU', underafsnittet 'ekstraordinære forhold'.

TACT-systemets computer hjælpeprogram (CASA) har automatisk beregnet starttidspunktet CTOT i forhold til de i flyveplanerne anførte EOBT og flyvetider til punktet / området / stedet, hvor ATFM-restriktionen (slot) er gældende samt startstedets aktuelle baneforhold og banekonfigurationer. AO / luftfartøjer er pligtig at overholde CTOT, således at luftfartøjerne vil kunne være ved slot-punktet / stedet i nøje overensstemmelse med det af TACT-CASA beregnede. CTOT udstedes efter et 'først til mølle, først betjent princip'. Det luftfartøj, der i relation til flyveplanens EOBT og rutefelt beregnes først at ankomme til punktet / området / stedet for slot-udstedelsen, får tildelt det tidligste afgangstidspunkt (CTOT). Hvis to eller flere fly vil ankomme samtidigt, får det fly, der først har fremsendt flyveplan den første CTOT. I denne sammenhæng er det derfor i AO's egen interesse, at afgive flyveplan så tidligt som praktisk muligt, men allersenest 3 timer før EOBT, hvis der er ATFM-restriktioner i relation til flyveplanens rutefelt.

Opgivelse af CTOT i forbindelse med ATC-klarering

Når CTOT er udstedt, skal pågældende luftfartøjer oplyse den anførte CTOT til den ATS-enhed, der betjener startstedet samtidig med anmodning om ATC-klarering, da de deltagende stater pågældende ATS-enheder skal overvåge og sikre, at CTOT overholdes. CTOT indgår derfor som et af elementerne i ATC-klareringen.

SLOT-tolerance

En flyvning, der er blevet tildelt en CTOT, skal starte (take-off) inden for en tidstolerance på -5 til +10 minutter i forhold til den tildelte CTOT, hvorfor AO skal arrangere udkørsel til start, således at denne slot tolerance kan overholdes.

Flyvninger fritaget for ATFM-regulering

Undtaget fra ATFM-foranstaltninger er:

- a) luftfartøjer i overhængende fare, herunder luftfartøjer udsat for ulovlig handling (EMER)
- b) luftfartøjer der opererer af humanitære grunde (HUM)

- c) livsvigtige ambulanceflyvninger (HOSP)
- d) luftfartøjer involveret i eftersøgnings- og redningstjeneste (SAR)

Når det er muligt, skal forhåndsoplysninger om en flyvning, der er undtaget fra ATFM-foranstaltninger, så tidligt som muligt gives til FMP København, tel / fax, se afsnit 1. FMP København vil informere CFMU om en sådan flyvning. Dernæst skal AO indikere dette i flyveplanens felt 18 under forkortelsen STS/, hhv. STS/EMER, STS/HUM, STS/HOSP og STS/SAR.

Flyvninger berettiget til ATFM-prioritet

Når ATFM-foranstaltninger er i kraft, er følgende flyvninger berettiget til prioritet:

- a) luftfartøjer med statsoverhoveder og regeringschefer (HEAD)
- b) luftfartøjer med andre end a) for hvilke en statsmyndighed specielt har krævet prioritet (STATE).

Anmodning om prioritet skal, forinden flyveplanen afgives, rettes til FMP København. Når FMP København har godkendt anmodningen, skal AO indikere godkendelsen ved at anføre dette i flyveplanens felt 18 under forkortelsen STS/, hhv. STS/HEAD og STS/STATE.

3. LUFTRAFIKREGULERING, FLYVEPLANER OG OPDATERINGER

Note: Nedenstående er alene supplerende flyveplanprocedurer i forbindelse med IFPS. De generelle flyveplanprocedurer - både før start, under flyvning og efter landing - er detaljebeskrivet i vejledningens første del, afsnit 5 'Afgivelse af fuldstændig flyveplan'.

Afgivne flyveplaner der bliver berørt af ATFM-restriktioner

De AO, der har afgivet flyveplan i god tid - for individuelle flyveplaner (FPL) op til 6 døgn før selve operationsdagen / EOBT, for standard flyveplaner (RPL) op til flere måneder før operationsdagen - og som dagen før operationsdagen / EOBT via ANM el. AIM bliver bekendt med, at deres flyvninger / flyveruter på operationsdagen / EOBT bliver omfattet af ATFM-restriktioner, kan imødegå eventuelle forsinkelser ved enten:

- a) snarest belejligt anmode meldekontoret om enten; at annullere flyveplanen og derefter afgive en ny flyveplan indeholdende en anden valgt rute, der ikke er ATFM-restrikeret; eller også afgive en CHG-melding indeholdende den nye valgte rute, **forudsat CHG-meldingen indeholder samme luftfartøjsidentifikation, samme EOBT og samme start- og bestemmelsessted**, se efterfølgende under 'Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), ændring og annullering før start'.
- b) at vente til selve operationsdagen, hvor CEU - 2 timer før respektive EOBT - udsender TACT-meldingen 'Slot Allocation Message' (SAM) indeholdende CTOT. Udstedelse af CTOT vil oftest medføre forsinkelse for AO i relation til flyveplanernes EOBT, men i visse tilfælde kan CEU bidrage til mindre forsinkelse, se efterfølgende afsnit 4.

Generelt vedrørende RPL

Detail procedurer vedrørende afgivelse og anvendelse af RPL for IFR-flyvninger inden for EUR / ECAC-området er anført i CFMU Håndbogen, se referencer nedenfor.

Afgivelse af RPL skal af AO i København FIR og Bornholm udelukkende fremsendes til CFMU RPL-sektion, der har det fulde ansvar for behandling og videredistribution af disse flyveplandata til vedkommende ATS, AO m.m. inden for IFPZ. Hvis flyvningerne udstrækker sig ud over IFPZ, skal AO forlods sikre sig, at vedkommende lufttrafikjenester uden for IFPZ accepterer anvendelse af RPL og i så fald, foruden til IFPS, også fremsende RPL til dem.

RPL-data kan afgives til CFMU gældende for flere sommer- / vintersæsoner, blot skal AO i så fald sørge for at få ændret de aktuelle tider gældende for hhv. sommer- og vinterperioderne, hvis tiderne ændres. Mindste indleveringsfrist for afgivelse af initial RPL-data er 14 dage.

Ændringer til fremsendte RPL-data skal være CFMU i hænde mindst 7 arbejdsdage før ændringerne skal være effektive.

Afgivelse af RPL for IFR-flyvninger til IFPZ skal af AO i Sondrestrom FIR fremsendes til både vedkommende lufttrafikjenester uden for IFPZ, forudsat disse accepterer anvendelse af RPL, og til CFMU, FDO / RPL-team, se adr. herunder.

Når RPL anvendes skal de omfatte de totale ruteportioner, hvorfor der ikke må anvendes en blanding mellem RPL og FPL for samme flyvninger / luftfartøjsidentifikationer. Hvis således en ATS-enhed for en ønsket flyvestrækning uden for IFPZ ikke tillader anvendelse af RPL, kan RPL heller ikke anvendes inden for IFPZ for denne flyvning.

Procedurer for fremsendelse af RPL-data til CFMU, herunder fremsendelsesformer er anført i IFPS-delen af CFMU Håndbogen. Alle sådanne RPL-data skal sendes til: Eurocontrol CFMU, FDO / RPL Team, Rue de la Fusée 96, B - 1130 Brussels. Nærmere oplysninger kan indhentes telefonisk fra RPL Team på tlf.: + 32-2-729-9847, el. + 32-2-729-9861 / 66.

Procedurer og indleverings- / ændringsfrister for fremsendelse af RPL til stater uden for IFPZ fremgår af de enkelte staters AIPer.

Flyveplaner (FPL og RPL), udfyldelse

Ved udfyldelse af flyveplaners rutefelter, både FPL og RPL, skal AO tage hensyn til de strategisk iværksatte ATFM-foranstaltninger; dvs. de obligatoriske ruter, der er anført i 'Traffic Orientation Scheme', (TOS), i 'Contingency Routing Scheme' (CRS), samt de i CRAM-meldingerne indeholdte 'Conditional Routes', som følger:

- **Traffic Orientation Scheme (TOS)**, jf afsnit 2 under CFMU ATFM-faserne, 'Den Strategiske Fase', indeholder obligatoriske ruter for hoved-trafikstrømme under sæsonmæssige trafiktravle perioder. AO skal anvende de i TOS anførte obligatoriske ruter i flyveplanen, hvis flyvningerne udgår fra et område eller har destination til et område, der er anført i TOS. I tilknytning til de fleste af de obligatoriske ruter er der tillige anført 'Off Load Routes' (OLR) til anvendelse, hvis de obligatoriske ruter bliver overbelastet. Når OLR skal anvendes bliver dette bekendtgjort i ANM. Hvis både den obligatoriske rute og den tilhørende OLR bliver genstand for ATFM-foranstaltninger, bekendtgjort i ANM, kan AO anvende den af ruterne de ønsker. I disse tilfælde vil CEU så vidt det er muligt individuelt foreslå den re-routing, der bevirker mindst forsinkelse, se afsnit 4 under 'Forslag fra TACT om rerouting (RRP).
- **Contingency Routing Scheme (CRS)** er obligatoriske ruter, der skal anføres i flyveplanen, for flyvninger der skal til, gennem eller fra områder med lufttrumsbegrænsninger eller med suspenderede ATS-ruter eller andre begrænsninger for flyvningen. Ligesom TOS udgives CRS som supplement til respektive AIP, og ændringer hertil vil blive bekendtgjort på AIRAC-datoer samt i særlig AIM.
- **Conditional Routes (CDR)** er introduceret i afsnit 1 under 'Etablering af CADF under FUA-konceptet'. CEU / CADF udsender dagligt såkaldte 'Conditional Route Availability Messages' (CRAM). CRAM indeholder status og anvendelighed af CDR-1 og CDR-2
- CDR er opdelt i og benævnt hhv. CDR-1, CDR-2 og CDR-3 som følger:
 - i. CDR-1 er publiceret i respektive ECAC-staters AIP'er, og de er normalt anvendelige indenfor de anførte tidspunkter (betingelserne). CDR-1 kan anvendes i flyveplanerne (FPL RPL). Eventuel ikke-anvendelighed af CDR-1 vil blive annonceret i CRAM-meldingerne.
 - ii. CDR-2 er præ-definerede ATS-ruter, der også er publiceret i AIP, men de kan kun anvendes ved udfyldelse af flyveplan inden for de tidspunkter, der bliver bekendtgjort i CRAM-meldingerne.
 - iii. CDR-3 er præ-definerede ATS-ruter publiceret i AIP, men er ikke etableret i alle stater, bl. a. Danmark. CDR-3 kan kun anvendes i henhold til givne ATC-instruktioner hvoraf følger, at de hverken er indgår i CRAM-meldingerne eller kan anvendes i flyveplaner. Flyvninger, der befinder sig enroute, kan altså med kort varsel blive omdirigeret via CDR-3 af ATC.

CEU / CADF sender CRAM-meldingerne på AFTN hver dag kl 1500 UTC, og de distribueres til de samme adressater, som modtager ANM / AIM, dvs. AMC, FMP / ACC, og AO / ARO. En CRAM-melding omfatter 24-timers perioden gældende fra kl. 06 UTC dagen efter udsendelsen til kl. 06 UTC den næstfølgende dag. Aktuell status af CDR-1 og CDR-2 kan oplyses af ARO.

OBS! Flyveplaner, der ikke overholder TOS / CRS eller CRAM, vil af IFPS:

1. enten blive forsøgt rettet af IFPS-operatøren efter koordination med AO / ARO, eller
2. hvis koordination ikke har været mulig blive afvist af IFPS med en såkaldt REJ-melding, eller
3. blive accepteret, men af hensyn til vedkommende ATC-enheder få tilføjet forkortelsen "IFP/ERROUTOS" i flyveplanens felt 18.

Flyveplaner (FPL), afgivelse (tidsfrister)

Individuelle flyveplaner (FPL) for IFR-flyvning inden for IFPS-zonen kan afgives op til 144 timer (6 døgn) før EOBT, forudsat flyveplanen indeholder dato for flyvningen, se publikationenes første del under udfyldelse af felt 18. Standard flyveplaner (RPL) har i princippet ingen fastsat maksimum afleveringsgrænse, se dog ovenfor vedrørende ændring af tider mellem sommer- og vinterperioderne.

Når ANM bekendtgør iværksættelse af ATFM-restriktioner for visse flyveruter, skal endnu ikke afgivne flyveplaner til eller igennem disse restriktionsbehæftede områder afgives seneste 3 timer før EOBT. AO bør derfor holde sig orienterede om, hvorvidt ANM har bekendtgjort ATFM-restriktioner for de påtænkte flyveruter, idet hvis flyveplaner afgives mindre end 3 timer før EOBT, kan det medføre ekstra forsinkelser.

Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), ændring eller annullering før start

Følgende felter i afgivne flyveplaner, både (FPL) og (RPL), kan ikke ændres i relation til det automatiske IFPS-system:

<u>FPL</u>	<u>RPL</u>	<u>Benævnelse</u>
7	L	Luffartøjsidentifikation
13	N	Startsted og Afgangstid
16	P	Bestemmelsessted
18	D	Afgangsdato (DOF/)
	K	Ugedage

Afsendelse af CHG-meldinger og annulleringsmeldinger (CNL) til IFPS i relation til standardflyveplaner (RPL) må tidligst finde sted 20 timer før den i RPL anførte EOBT, på hvilket tidspunkt RPL-data internt i CFMU først overføres til IFPS-computeren og bliver til aktive FPL-data for udsendelse til vedkommende ATS-enheder og AO / ARO.

Erstattende flyveplanprocedure (RFP)

Hvis AO for en tidligere afgivet flyveplan (FPL el. RPL), der er blevet omfattet af ATFM-restriktioner inden for tidsperioden 4 timer før EOBT beslutter at anvende en alternativ ruteføring mellem samme startsted og bestemmelsessted og med samme luftfartøjsidentifikation, kan AO anvende den erstattende flyveplanprocedure, ved:

- a) straks afgive en annulleringsmelding (CNL)
- b) tidligst 5 minutter efter den i a) afgivne CNL afgive en erstattende flyveplan med samme kaldesignal. Den erstattende flyveplan skal i flyveplanens felt 18 som første element have anført: RFP/Qn, hvor RFP er synonym for 'erstattende flyveplan' og 'n' er '1' for første erstatning, og '2' for anden erstatning, og så fremdeles. Den sidste RFP skal være afgivet senest 30 minutter før EOBT.

I stedet for den erstattende flyveplanprocedure kan AO afgive ændring til den tidligere afgivne flyveplans rutefelt, dog under forudsætning af, at det alene er rutefeltet, der ændres - jvf. ovenfor under 'Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), ændring eller annullering før start'.

Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), forsinkelser før CTOT er udstedt

Lige så snart og indtil 2 timer før EOBT at AO bliver klar over, at den i flyveplanerne (FPL og RPL) anførte EOBT ikke kan overholdes med mere end 15 minutters forsinkelse til følge, skal AO foranledige, at der via ARO bliver afsendt en forsinkelsesmelding (DLA) til IFPS. Dette af hensyn til CFMU-systemets dynamisk opbyggende passive Slot-tildelingsliste.

Note: Hvis luftfartøjet har et bestemmelsessted uden for IFPS-zonen, og AO forventer, at forsinkelsen varer mere end 30 minutter, skal DLA-meldingen i dette tilfælde både sendes til IFPS og til vedkommende ATC-enheder uden for IFPS-zonen

Afgivne flyveplaner (FPL og RPL), forsinkelser efter CTOT er udstedt

Enhver egen forsinkelse i relation til EOBT på mere end 15 minutter der ikke skyldes slot udstedelsen, skal give anledning til afgivelse af en 'Slot Revision Request' (SRR) til TACT, indeholdende en ny EOBT. TACT vil svare med et 'Slot Revision Message' (SRM) indeholdende en ny revideret CTOT i forhold til den nye EOBT anført i SRR.

Hvis AO ikke for nærværende kan opgive en ny EOBT, skal der afgives et 'Slot Missed Message' (SMM). TACT vil svare med 'Flight Suspension Message' FLS', hvorved flyvningen vil forblive suspenderet, indtil AO afgiver enten en 'Slot Revision Request' (SRR), eller et 'Flight Confirmation Message' (FCM) med en ny EOBT.

Note: I perioden 2 timer før CTOT, og hvis luftfartøjet skal uden for IFPS-zonen, skal forsinkelser - både egne forsinkelser og forsinkelser der skyldes CTOT - der varer over 30 minutter i forhold til EOBT i flyveplanen give anledning til, at AO via ARO foranlediger afsendt en ICAO DLA-melding til ATC-enhederne uden for IFPS-zonen.

AO bør da sikre sig, at denne DLA-melding i disse tilfælde ikke også bliver adresseret til IFPS, da det kan give anledning til, at TACT pr. automatik annullerer den udstedte CTOT og udsteder en 'Slot Revision Message' (SRM) med en ny revideret CTOT med en længere forsinkelse til følge.

4. LUFTRAFIKREGULERING. INTERAKTIONER MELLEML AO / ARO og CEU

Note: Efterfølgende TACT-meldinger er nærmere defineret og forklaret i afsnit 5, TACT-meldinger.

Tilbud fra TACT om forbedring af CTOT (SIP)

Når SAM / CTOT er udsendt, og hvis TACT-systemet, fx. på grund af annulleringer af andre flyvninger, får frigivet nogle 'slot', der kan forbedre udstedte CTOT med minimum 15 minutter, kan TACT udsende meldingen 'Slot Improvement Proposal' (SIP). AO skal inden for tidsperioden anført under RESPBY i SIP, enten acceptere eller afvise forbedringen ved at afgive en af meldingerne 'Slot Improvement Proposal Acceptance Message' (SPA) el. 'Slot Improvement Proposal Rejection Message' (SRJ).

Note: Det er vigtigt for de øvrige lufrumsbrugere, at AO enten accepterer eller afviser tilbudet i SIP om forbedring af slot så hurtigt som muligt (normalt max. inden for 20 minutter) i forhold til det i SIP anførte svartidspunkt (RESPBY).

Forslag fra TACT om rerouting (RRP)

CEUs praksis vedrørende forslag om reroutings er pt. den, at først efter at CTOT er udsendt, monitorerer den pågældende CEU-operatør den aktive slot-tildelingsliste, alias de udsendte CTOT på sin VDU. Hvis en AO har fået udstedt en SAM/CTOT, der har bevirket mere end 30 - 45 minutters forsinkelse i forhold til EOBT, og CEU-operatøren kan se, at AO kan drage fordel af rerouting, vil CEU-operatøren foranledige, at TACT-systemet fremsender et 'Rerouting Proposal Message' (RRP) indeholdende forslag om en alternativ rute, der enten ikke er ATFM-restrikeret, eller som vil medføre en mindre forsinkelse end den i flyveplanen planlagte rute. Hvis AO ønsker at drage fordel af rerouting forslaget, skal AO hurtigst muligt, og inden det i RRP-meldingen indeholdte seneste svartidspunkt (RESPBY) foranledige, at ARO enten afsender en erstattende flyveplan eller en CHG-melding, som beskrevet i afsnit 3.

ACT annullerer CTOT (SLC)

Hvis der af en eller anden årsag ikke længere er behov for ATFM-regulering på en restrikeret rute eller destination, udsender TACT straks et 'Slot Cancellation Message' (SLC). Herefter kan de pågældende ATFM-regulerede flyvninger frit starte.

AO afgiver 'Ready melding' (RDY)

Hvis ingen af ovennævnte muligheder for at undgå forsinkelse er lykkedes eller har været tilfredsstillende for AO, eksisterer der endnu en chance for at få en bedre slot, ved at AO, via ARO (f.eks. pr. mobiltelefon), foranlediger, at ARO afgiver TACT-meldingen 'Ready' (RDY) til TACT indeholdende et tidspunkt MINLINEUP. Dette af AO opgivne MINLINEUP tidspunkt forudsætter imidlertid, at luftfartøjet er lastet og klar til afgang, samt at det i givet fald vil kunne nå at taxi fra sin 'stand-by' position til 'line-up' positionen for 'take-off' i løbet af det opgivne MINLINEUP tidspunkt. Hvis TACT pludselig skulle få en frigjort en ledig slot, vil TACT sende en SRM med ny CTOT til ARO og ATC. **ARO vil da videregive meldingen til luftfartøjet, forudsat piloten har husket at opgive sit telefonnummer, ref. indledende Anm til publikationens anden del.** RDY får ikke højere prioritet end TACTs normale slot-forbedrings procedure, qua ovennævnte SIP / SPA udveksling.

CTOT og variable taxi-tider

På lufthavne / flyvepladser kan forskellige forhold - fx. pludselig behov for de-icing - bevirke, at de faste taxi-tider, som TACT-CASA kalkulerer med i sin algoritme-beregning af CTOT variere betydeligt. Derfor indgår den til enhver tid gældende taxitid i alle TACT-meldinger sendt af TACT i forbindelse med nøgleordet "-TAXITIME HHMM". Eksempelvis vil en taxi-tid på 20 minutter figurere som "-TAXITIME 0020".

AO er ansvarlig for til enhver tid at tilrettelægge sin udkørsel til 'line-up', således at CTOT kan overholdes inden for slot-vinduet -5 / +10 minutter.

Overholdelse af CTOT under taxiing

Hvis et luftfartøj bliver forsinket under taxiing eller i venteposition på grund af trafikforholdene på en lufthavn / flyveplads, vil den pågældende operative ATS-enhed, som luftfartøjet er i radiokontakt med - via FMP København - sørge for at få afklaret situationen med CEU.

Ekstraordinære forhold. Suspension af flyvning (FLS)

I en og samme TACT-melding 'Flight Suspension Message' (FLS) opererer CEU med 2 forskellige begreber, hhv. FLS uden nøgleordet NEWEOBT (reel suspension) og FLS indeholdende nøgleordet NEWEOBT (foreløbig suspension).

TACT udsender FLS (reel suspension) i tilfælde af ekstraordinære situationer (fx. ATC-strejke, sammenbrud af tekniske ATC-systemer, fare for flyvningen grundet uforudset pludselig opstået situation, 'contingency'). I disse tilfælde vil suspensionen altid blive ophævet af TACT-meldingen 'De-suspension' (DES), eller evt. en SAM med ny CTOT, hvis reguleringer eksisterer andet sted en-route.

FLS (reel suspension) foreligger også i de tilfælde, hvor et luftfartøj ikke kan overholde den tildelte CTOT og må sende en 'Slot Missed Message' (SMM), og hvor luftfartøjet pt. ikke kan opgive en ny EOBT. I disse tilfælde vil suspensionen blive ophævet, når AO oplyser en ny EOBT, enten i en 'Slot Revision Request' (SRR), 'Flight Conformation Message' (FCM) eller ICAO forsinkelses-meldingen (DLA). Alle disse meldinger indeholder en ny EOBT, se iøvrigt afsnit 3, vedr. 'forsinkelser efter CTOT er udsendt'.

TACT udsender FLS (foreløbig suspension), hvis der pludselig opstår en tågesituation på en destination, der medfører 'Low visibility procedurer', der kræver en bestemt RVR minimum-værdi for at måtte lande, og AO i sin flyveplan (FPL RPL) har anført en pt. utilstrækkelig operationel RVR-værdi. Denne FLS-melding indeholder nøgleordene 'NEWEOBT' og '-COMMENT EOBT shif- ted', hvilket betyder, at luftfartøjet forventes at starte til tidspunktet anført i forbindelse med NEWEOBT.

Hvis AO derimod ikke forlods har opgivet det pågældende luftfartøjs operationelle RVR-værdi i flyveplanen, se publikationens afsnit 1, udfyldelse af felt 18, vil TACT udsende 'reel suspension' - en FLS uden NEWEOBT, men med nøgleordet 'RESPBY', der i dette tilfælde betyder; 'send luftfartøjets operationelle RVR inden inden for tidspunktet anført i RESPBY. Når / hvis AO opgiver luftfartøjets operationelle RVR-værdi i et 'Flight Confirmation Message' (FCM), og denne RVR-værdi matcher til RVR-kravet, de-suspenderes luftfartøjet ved at CEU sender TACT-meldingen 'DES'. Hvis luftfartøjets operationelle RVR derimod ikke pt. opfylder RVR-kravet, udsender CEU en 'DES' indeholdende NEWEOBT - et af CEU i relation til udvikling af tågesituationen forecastet forventet tidspunkt, hvor CEU forventer, at luftfartøjets operationelle RVR-værdi vil være tilfredsstillende i relation til udviklingen af tågesituationen på destinationen. Holder det forecastede / forventede stik, kan luftfartøjet starte til NEWEOBT. - Hvis AO overhovedet ikke reagerer på ovennævnte FLS indeholdende RESPBY, vil luftfartøjet forblive reelt suspenderet.

5. TACT-MELDINGER

Introduktion af TACT-meldingernes format (ADEXP)

Afsendelse af TACT-meldinger kan foregå enten via direkte opkoblede CFMU-terminaler, egne programmerede edb-systemer eller via det bestående AFTN / CIDIN. Indtil videre kan TACT-meldingerne kun modtages over luftfartens faste hovednetværk AFTN / CIDIN.

I modsætning til ICAO-formatet til udveksling af flyveplanmeldinger er CFMU TACT-meldingerne opstillet i et såkaldt 'ATS Data Exchange Presentation' format (ADEXP). ADEXP er et dataformat - ikke en transmissionsprotokol - hvorfor ADEXP ikke udgør nogen begrænsning for hvilke datatransmissionsmedier eller -protokoller, der kan anvendes til udveksling af meldingerne, bortset fra karaktersættet.

Det tilladte karaktersæt for transmission af TACT-meldinger i ADEXP-formatet over AFTN / CIDIN er IA5 (International Alfabet nr. 5). Bortset fra de direkte opkoblede CFMU-terminaler, er der indtil videre kun tilladt anvendelse af de karakterer, der er fælles for hhv. IA5 og ITA-2 (International Telegrafalfabet nr. 2). Begge telegrafalfabeter er beskrevet i ICAO Annex 10, Vol. I.

ATS-dataindholdet i ADEXP-formatet er i lighed med ICAO-formatet inddelt i en sekvens af meldingsfelter, hvor hvert felt er adskilt af **start-af-felt-karakteren** ('-'), umiddelbart efterfulgt af et eller flere **nøgleord**, et mellemrum samt én eller flere af originator indsatte **dataværdier** i relation til nøgleordet og den meldingstype ('TITLE'), som nøgleordet indgår i, se 'Listning af obligatoriske og valgfrie nøgleord i TACT-meldinger' bagerst i denne vejledning.

Et nøgleord indleder kun et felt, når det er foranstillet start-af-felt-karakteren ('-'). Første nøgleord er altid 'TITLE' og dataværdien repræsenterer her navnet / meldingstypen på TACT-meldingen, f. eks.: -TITLE SAM.

Bagerst i vejledningen er vist en listning over indholdet af hver TACT-meldings tilladte obligatoriske og valgfrie nøgleord. Hvert nøgleord med respektive indsatte dataværdier kan, forudsat TACT-meldingerne udveksles direkte mellem 2 datasystemer, sammensættes i en ubrudt rækkefølge uden lineskiftfunktion og med felterne sammensat i tilfældig rækkefølge, bortset fra første felt der altid skal indledes med 'TITLE'.

CFMU TACT-computeren analyserer modtagne TACT-meldinger fra primærfelt til primærfelt. Hvis CFMU TACT i en fremsendt TACT-melding støder på et for computersystemet ukendt nøgleord / felt og / eller en hertil hørende forkert indsat dataværdi, vil hele feltet indtil næste læsbare primær-nøgleord / primærfelt blive ignoreret. Afhængig af meldingens TITLE kan det ignorerede felt foranledige, at hele meldingen afvises af CFMU-TACT.

Nøgleord i TACT-meldinger

Følgende skema indeholder forekommende nøgleord i TACT-meldingerne og deres definition:

NØGLEORD	DEFINITION
ADDR	Nøgleord i et sammensat felt (listefelt), der indledes med '-' "BEGIN" 'ADDR' '-' 'FAC' og afsluttes med '-' 'END' 'ADDR'. (Ved hver '-' 'FAC' indsættes en 8-bogstavs ICAO Doc7910 / Doc8585 sted- og adressebetegnelse). <i>(Dette valgfrie felt kan bruges til at angive ønsket adressering af TACT-meldingerne)</i>
ADEP	ICAO Doc7910 stedbeteegnelse for startstedet
ADES	ICAO Doc7910 stedbeteegnelse for bestemmelsesstedet
ARCID	ICAO luftfartøjsidentifikation
BEGIN	Indleder et sammensat felt (listefelt), f.eks. i forb. m. nøgleordet 'ADDR'. <i>(-' "BEGIN" 'ADDR' indikerer / definerer i ADEXP, at hele det efterfølgende skal betragtes som et underfelt til det afsluttes med '-' "END").</i>
COMMENT	Uddybende forklaring i tilknytning til et af nøgleordene i pågældende melding
CTOT	CFMU-computer-beregnet starttid (Calculated Take-Off Time)
END	Afslutter et sammensat felt / underfelt i forb. m. nøgleordet 'ADDR'
EOBD	Dato for flyvningen (kan valgfrit bruges i TACT-meldinger til CFMU, hvis der evt. kan herske tvivl om flyvningens eksakte dato)
EOBT	Forventet afgangstid
IOBD	Oprindelige EOBD
IOBT	Oprindelige EOBT
ERRFIELD	Nøgleord efterfulgt af det nøgleord, hvor der er indsat en forkert dataværdi
FAC	Et under-nøgleord indsat før hver anført 8-bogstavs ICAO-adressat (ICAO Doc7910 / Doc8585 sted- og adressebetegnelse)
FILTIM	Dato og tid for TACT-meldingens udstedelse
MINLINEUP	Anført minimumtid fra AOs side for at kunne være fremme til indkørsel på banen for start
NEWCTOT	Revideret CTOT
NEWEOBD	Revideret dato for flyvningen
NEWEOBT	Revideret EOBT
NEWPTOT	Ny foreløbig starttid
NEW RTE	Revideret rute (f.eks. når rerouting foreslås)
ORGMSG	Reference til TITLE-betegnelsen af en modtaget melding
ORGRTE	Oprindelige rute (når rerouting foreslås)
PTOT	Foreløbig starttid
REASON	Årsagen til en aktion (f.eks. afvisning af en melding, annullering o.s.v)
REGUL	Identifikation af den pålagte ATFM-restriktion
REJCTOT	Afvisning af en ny CTOT når en bedre CTOT er tilbudt af TACT i en SIP-melding
RESPBY	Seneste tidspunkt hvor CFMU forlanger et svar på et fremsendt bedre tilbud
RRTEREF	Rerouting referencebetegnelse
RVR	Banesynsviddeværdi
TAXITIME	Det antal minutter til taxi fra standplads til bane i brug som indgår i CASA's beregning af CTOT
TITLE	Navnet på TACT-meldingen (meldingstypen)

ATFM TACT-meldinger, indhold og sammensætning

De efterfølgende skemaer beskriver de ATFM TACT-meldinger, hvor:

- kolonne 1 beskriver opstillingen af primærfelter, det vil sige nøgleord og i kursiv eksempler på dataværdier i typiske meldinger
- kolonne 2 definerer meldingerne og fremhæver de vigtigste felter
- kolonne 3 forklarer baggrunde for afsendelse / modtagelse og efterfølgende aktioner

TACT-meldinger vedr. SLOT / CTOT

MELDING & eksempler	DEFINERING	BAGGRUND & evt. AKTIONER
-TITLE SAM -ARCID <i>ABC1234</i> -ADEP <i>LIRF</i> -EOBD <i>921127</i> -EOBT <i>0925</i> -CTOT <i>1037</i> -ADES <i>EGLL</i> -REGUL <i>URUY</i> -REGUL <i>DEGLL</i> -TAXITIME <i>0020</i>	SLOT ALLOCATION MESSAGE SAM sendes af TACT / CASA til både AO og ATS indeholdende den af CFMU (CASA-computeren) beregnede starttid (CTOT). REGUL -felterne indikerer de luftrum / områder / lufthavne / ATC-sektorer, der er årsag til reguleringen(erne).	Når ATFM-reguleringer er iværksat, udsendes SAM automatisk 2 timer før seneste afgivne EOBT i enten en FPL / RPL, RFP, DLA el. evt. FCM til de der er berørt af AFTM-reguleringerne. AO skal overholde CTOT inden for -5 / +10 minutter, og CTOT vil indgå som element i ATC-klareringen før afgang.
-TITLE SRM -ARCID <i>ABC1234</i> -ADEP <i>LIRF</i> -EOBD <i>921127</i> -EOBT <i>0925</i> -NEWCTOT <i>1047</i> -ADES <i>EGLL</i> -REGUL <i>URUY</i> -REGUL <i>DEGLL</i> -TAXITIME <i>0020</i>	SLOT REVISION MESSAGE SRM sendes af TACT / CASA til både AO og ATS i forbindelse med revideringer af SAM / CTOT, hvor NEWCTOT bliver den gældende.	SRM udsendes som resultat af modtagelse af en ændret EOBT i enten DLA, RFP el. SPA , eller NEWEOBT i en SRR el. FCM afsendt af AO / ARO. SRM kan også udsendes som følge af ændrede CASA-parametre .
-TITLE SLC -ARCID <i>ABC1234</i> -ADEP <i>LIRF</i> -EOBD <i>921127</i> -EOBT <i>0925</i> -REASON <i>OUTREG</i> -ADES <i>EGLL</i> -COMMENT <i>FLIGHT CANCELLED</i> -TAXITIME <i>0020</i>	SLOT CANCELLATION MESSAGE SLC sendes af TACT til både AO og ATS når en flyvning, der tidligere er blevet tildelt en CTOT , nu ikke længere er underlagt nogen ATFM-reguleringer.	SLC udsendes, når ændrede trafikforhold gør, at CTOT for flyvningen ikke længere opretholdes, jvf. REASON-feltet OUTREG der betyder, at pågældende luftfartøj nu er ' out of regulations '.

Fortsættes

<p>ÁTITILE SIP -ARCID ABC1234 -ADEP LIRF -EOBD 921127 -EOBT 0925 -CTOT 1047 -NEWCTOT 1005 -ADES EGLL -REGUL URUY -RESPBY 0915 -TAXITIME 0020</p>	<p>SLOT IMPROVEMENT PROPOSAL</p> <p>SIP sendes af TACT til AO / ARO med tilbud om en ny og bedre CTOT (NEWCTOT) og TACT forventer svar fra AO / ARO i form af en SPA el. SRJ.</p>	<p>Hvis CASA-programmet kan finde en bedre CTOT, fx. på grund af en frigivet slot, sender TACT en SIP, hvor tilbudet er anført i NEWCTOT.</p> <p>AO / ATS skal reagere enten med SPA eller SRJ inden for tidspunktet anført i RESPBY. (Svar afgivet efter RESPBY vil give anledning til en ERR).</p>
<p>-TITLE SPA -ARCID ABC1234 -ADEP LIRF -EOBT 0925 -NEWCTOT 1005 -ADES EGLL</p>	<p>SLOT PROPOSAL ACCEPTANCE</p> <p>SPA sendes af AO / ARO som accept af NEWCTOT anført i SIP.</p>	<p>SPA skal afsendes før udløbet af RESPBY i SIP, ellers vil den foreslåede NEWCTOT blive tilbudt andre AO. TACT skal efterfølgende bekræfte NEWCTOT ved at afsende en SRM.</p>
<p>-TITLE SRJ -ARCID ABC1234 -ADEP LIRF -EOBT 0925 -REJCTOT 1005 -ADES EGLL</p>	<p>SLOT PROPOSAL REJECTION</p> <p>SRJ sendes af AO / ARO som afvisning af NEWCTOT anført i SIP indikeret af (REJCTOT).</p>	<p>AO beholder den oprindelige CTOT.</p>
<p>-TITLE SMM -ARCID ABC1234 -ADEP EGLL -EOBT 0815 -CTOT 0906 -ADES EBBR</p>	<p>SLOT MISSED MESSAGE</p> <p>SMM sendes af AO / ARO, når en udstedt CTOT i en SAM ikke kan overholdes, og ingen NEWEOBT kan oplyses.</p>	<p>TACT annullerer SAM / CTOT med en FLS og afventer, at AO / ARO sender en ny EOBT (NEWEOBT) i enten en SRR, FCM, DLA el. RFP. TACT svarer med enten en ny SAM / CTOT el. en DES.</p>
<p>-TITLE SRR -ARCID ABC1234 -ADEP LIRF -EOBT 2335 -NEWEOBD 921128 -NEWEOBT 0135 -ADES EGLL</p>	<p>SLOT REVISION REQUEST</p> <p>SRR sendes af AO / ARO, når en udstedt SAM / CTOT ikke kan overholdes, men hvor en NEWEOBT kan afgives.</p>	<p>Efterfølgende kalkulationer i CASA kan bevirke, at TACT enten udsender en SRM, el. evt. SLC.</p> <p>I perioden fra 30 minutter før CTOT, formidler ATS eventuelle SLOT-revisioner koordineret mellem piloter og ATC.</p>

Fortsættes

<p>ÁTITTEL RDY -ARCID ABC1234 -ADEP LIRF -EOBT 2335 -ADES EGLL -MINLINEUP 0010</p>	<p>READY MESSAGE</p> <p>RDY sendes af AO / ARO, der har fået tildelt en CTOT og vil informere TACT om, at man i givet fald er i stand til at kunne acceptere en NEWCTOT med kort varsel.</p> <p>Afsendelsen af RDY forudsætter, at flyet er lastet og kan være klar til start inden for tidsfristen anført i MINLINEUP, hvilket er den korteste tid, som luftfartøjet skal bruge for at komme fra stand-pladsen til bane i brug, herunder skal også lufthavns- og ATC kapacitet være taget i betragtning af AO / ARO.</p>	<p>Når TACT modtager en RDY, vil flyvningen få tildelt RDY-status i CASA-computeren, og eventuelle mulige forbedringer af CTOT vil blive sendt til AO / ARO i en el. flere SRM meldinger.</p> <p>Revisioner af denne art vil ikke være prioriteret højere end anden flyvning, der måtte falde inden for kategorien, som er berettigede til forbedringer ifølge normal SIP-procedure.</p> <p>RDY-status bortfalder, hvis MINLINEUP-tiden er for kort til, at flyvningen kan indpasses i trafikken.</p> <p>Internt i TACT systemet findes en MINLINEUP parameter, der skal forhindre, at TACT afsender kortfristede forbedringer, hvor MINLINEUP i RDY enten ikke er oplyst, eller er mindre end standard taxitiden for den pågældende ADEP.</p>
--	---	--

TACT-meldinger om SUSPENSION / BEKRÆFTELSE / DESUSPENSION

MELDING & eksempler	DEFINERING	BAGGRUND & evt. AKTIONER
<p>-TITLE FLS -ARCID ABC1234 -ADEP LFPG -EOBD 920721 -EOBT 0810 -ADES EDDF -TAXITIME 0020</p>	<p>FLIGHT SUSPENSION MESSAGE</p> <p>FLS sendes af TACT i følgende tilfælde: <u>Reel suspension</u></p> <p>TACT meddeler med FLS, at flyvningen ikke forventes at starte. Luftfartøjets flyveplandata beholdes i databasen, men er indtil videre suspenderet.</p>	<p>FLS udsendes, hvis der opstår særlige forhold og situationer - fx. tekniske fejl ved fly / ATC / lufthavne, strejker osv. - som medfører, at flyvninger midlertidigt må suspenderes.</p> <p>Denne FLS vil blive efterfulgt af enten en DES (uden NEWEGBT) eller evt. en SAM / CTOT.</p>

Fortsættes

<p>ÁTITILE FLS (version A) -ARCID <i>AMC101</i> -ADEP <i>EGLL</i> -ADES <i>LMML</i> -EOBD <i>970411</i> -EOBT <i>0945</i> -RVR 350 -RESPBY 0855 -TAXITIME <i>0020</i></p>	<p><u>Banesynsvidde (RVR)</u></p> <p>TACT kender ikke et luftfartøjs operationelle RVR-minima fra FPL / RPL. TACT udsender en FLS indeholdende et RVR-krav (landingsminima, alias RVR-feltet) på baggrund af en pludselig opstået tågesituation på en lufthavn.</p> <p>AO / ARO skal herefter angive luftfartøjets operationelle RVR-minima i et FCM inden udløbet af RESPBY.</p>	<p>TACT sender denne FLS-version:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Omgående til de AO / ATS, der i anden anledning har modtaget en SAM/CTOT (FLS erstatter og annullerer denne SAM / CTOT). 2. Hvis SAM / CTOT endnu ikke er udsendt, sender TACT FLS på slotudstedelsestidspunktet (2 timer for EOBT). <p>Forudsat luftfartøjet herefter bekræfter sit operationelle RVR-minima i en FCM, vil denne FLS blive efterfulgt af enten en DES (evt. med en NEWEOBT) eller en SAM / CTOT (hvis fortsat under ATFM-regulering) eller en ny FLS (ref. version B eller C).</p>
<p>-TITLE FLS (version B) -ARCID <i>DLH138</i> -ADEP <i>EDDF</i> -EOBD <i>961205</i> -EOBT <i>1110</i> -RVR 100 -TAXITIME <i>0020</i></p>	<p>TACT kender luftfartøjets operationelle RVR-minima (fra FPL / RPL el. FCM), men en tågesituation er forværret på destinationen (landingsminima øget, alias RVR-feltet og ikke noget RESPBY-felt), hvorved luftfartøjets operationelle RVR-minima ikke længere opfylder destinationens nye RVR-krav anført i RVR-feltet.</p>	<p>Luffartøjet er da fortsat suspenderet indtil enten:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) tågesituationen forventes bedret, så TACT kan udsende en (ny) FLS med nøgleordene NEWEOBT og COMMENT <i>EOBT shifted</i> (ref. version C), eller b) tågesituationen ophører og 'low visibility procedurer' annulleres, hvorefter TACT udsender enten en DES (evt. med en NEWEOBT) eller en SAM / CTOT (hvis luftfartøjet fortsat er underlagt ATFM-regulering).
<p>-TITLE FLS (version C) -ARCID <i>AMC101</i> -ADEP <i>EGLL</i> -ADES <i>LMML</i> -EOBD <i>970941</i> -EOBT <i>0945</i> -NEWEOBT 1200 -COMMENT EOBT SHIFTED -TAXITIME <i>0020</i></p>	<p>TACT kender luftfartøjets operationelle RVR-minima. TACT tildeler flyvningen en foreløbig EOBT (NEWEOBT) og med COMMENT (EOBT SHIFTED), når RVR-minima anført af AO i enten et FCM el. i FPL / RPL, felt 18 ikke p.t. opfylder RVR-kravet angivet i et FLS el. i en ANM FLASH, men hvor TACT i relation til forecast-oplysninger skønner, at luftfartøjets angivne RVR vil blive tilstrækkelig.</p>	<p>EOBT rykkes (shift) og luftfartøjet må starte til eller efter tidspunktet anført i NEWEOBT, såfremt TACT ikke forinden sender en SAM / CTOT eller en (ny) FLS (uden NEWEOBT, ref. version B).</p>

Fortsættes

<p>ÁTITLÉ FLS ARCID AMC101 -ADEP EGLL -ADES LMML -EOBD 970411 -EOBT 0945 -REASON SMM -TAXITIME 0020</p>	<p>Hvis en SAM/CTOT ikke kan overholdes</p> <p>Efter TACT har modtaget SMM fra AO / ARO, sender TACT en FLS og flyvningen suspenderes, indtil AO / ARO angiver en ny EOBT i en SRR, FCM el. DLA.</p>	<p>Når TACT har modtaget en (ny) EOBT frigives / desuspenderes luftfartøjet ved at TACT udsender en ny SAM / CTOT.</p>
<p>-TITLE FCM -ARCID ABC1234 -ADEP LFPG -EOBT 0810 -NEWEOBT 0845 -ADES EDDF</p> <p>-TITLE FCM -ARCID ABC1234 -ADEP LFPG -EOBT 0810 -ADES EDDF -RVR 350</p>	<p>FLIGHT CONFIRMATION MESSAGE</p> <p>FCM sendes af AO/ARO i flg. tilfælde:</p> <ol style="list-style-type: none"> meddeler TACT, at en suspenderet flyvning på baggrund af en tidligere afsendt SMM nu er klar og kan frigives/desuspenderes i henhold til tiden anført i EOBT el. NEWEOBT. TACT svarer omgående med en DES. opgiver luftfartøjets operationelle RVR-minima (RVR-feltet) som svar på en af TACT fremsendt FLS med et RVR-krav for at måtte beflyve ADES. TACT svarer afhængig af situationen enten med en DES el. med en SAM / CTOT. <p>NB! Hvis FCM ikke afsendes, forbliver luftfartøjet suspenderet.</p>	<p>ad.1. Hvis FCM indeholder både EOBT og NEWEOBT, er NEWEOBT gældende, og kan der være tvivl om flyvningens dato, skal også NEWEOBD anføres.</p> <p>ad.2. AO / ATS sender FCM som reaktion på en selektiv ANM FLASH, eller, som svar på en individuel FLS afsendt af TACT. Luftfartøjets operationelle RVR-minima anføres i meter.</p> <p>Da felterne NEWEOBT og RVR begge er valgfrie felter i FCM, skal i dette tilfælde mindst det ene af felterne betragtes som obligatorisk og være inkluderet.</p>
<p>-TITLE DES -ARCID AMC101 -ADEP EGLL -ADES LMML -EOBD 970411 -EOBT 0945 -TAXITIME 0020</p>	<p>DE-SUSPENSION MESSAGE</p> <p>DES sendes af TACT med besked om, at en flyvning, der har været suspenderet, nu er frigivet/desuspenderet.</p>	<p>TACT sender en DES på basis af en tidligere udsendt FLS indikerende, at flyvningen nu ikke længere er omfattet af nogen ATFM-reguleringer.</p>

TACT-meldinger om REROUTING

MELDING & eksempler	DEFINERING	BAGGRUND & evt. AKTIONER
<p>-TITLE RRP -ARCID AFR886 -ADEP LFPO -ADES EGLL -EOBD 951204 -EOBT 1715 -ORGRTE ABB UA20 CLIFF -CTOT 1810 -RRTEREF LFPO EGLL1 -NEW RTE EVX UR116 CAN UR24 BARLU B11 ELDER R84 HAZEL -NEWCTOT 1740 -RESPBY 1540 -TAXITIME 0020</p> <p>-TITLE RRP -ARCID AFR886 -ADEP LFPO -ADES EGLL -EOBD 951204 -EOBT 1715 -ORGRTE ABB UA20 CLIFF -CTOT 1810 -RRTEREF LFPO EGLL1 -NEW RTE EVX UR116 CAN UR24 BARLU UB11 ELDER R84 HAZEL -RESPBY 1540 -REASON OUTREG -TAXITIME 0020</p>	<p>REROUTING PROPOSAL</p> <p>RRP sendes af TACT til AO / ARO med forslag om en ny ruteføring (NEW RTE) for enten at tilbyde en bedre CTOT (NEWCTOT), eller for at indikere en rute, der er fritaget for ATFM-regulering.</p> <p>Luffartøjet har tidligere modtaget en SAM / CTOT i henhold til dets originale rute (ORGRTE).</p> <p>Denne flyvning foreslås rerouted fra en rute, der krydser et el. flere regulerede områder til en rute uden reguleringer. (OUTREG) indikerer dette.</p>	<p>AO, der ønsker at drage fordel af RRP-forslagene, skal efterfølgende enten afsende en CHG indeholdende den foreslåede nye rute, eller modificere deres FPL / RPL ved at afsende CNL og dernæst afsende en 'erstattende flyveplan' (RFP) indeholdende den foreslåede nye rute. Ovennævnte skal være afsluttet og modtaget hos IFPS (overføres internt til TACT) inden udløbet af det anførte RESPBY tidspunkt.</p> <p>Når AO har sendt den pågældende ATS-melding med den nye rute, vil TACT kæde den sammen med RRP-forslaget, hvorefter TACT vil sende enten en SAM, SRM eller SLC afhængig af de aktuelle forhold.</p>

Fortsættes

<p>ÁTITILE RRP -ARCID <i>AFR886</i> -ADEP <i>LFPO</i> -ADES <i>EGLL</i> -EOBD <i>951204</i> -EOBT <i>1715</i> -ORGRTE <i>ABB UA20</i> <i>CLIFF</i> -PTOT 1810 -RRTEREF <i>LFPO EGLL1</i> -NEW RTE <i>EVX UR116</i> <i>CAN UR24 BARLU B11</i> <i>ELDER R84 HAZEL</i> -NEWPTOT 1740 -RESPBY 1459 -TAXITIME <i>0020</i></p> <p>-TITLE RRP -ARCID <i>AFR886</i> -ADEP <i>LFPO</i> -ADES <i>EGLL</i> -EOBD <i>951204</i> -EOBT <i>1715</i> -ORGRTE <i>ABB UA20</i> <i>CLIFF</i> -PTOT 1810 -RRTEREF <i>LFPO EGLL1</i> -NEW RTE EVX UR116 <i>CAN UR24 BARLU B11</i> <i>ELDER R84 HAZEL</i> -RESPBY <i>1459</i> -REASON OUTREG -TAXITIME <i>0020</i></p>	<p>Denne flyvning har endnu ikke fået en CTOT, men den slot, der kan forventes, er blevet beregnet og fremgår af feltet (PTOT). Samtidig er der beregnet en ny slot (NEWPTOT) som kan forventes modtaget, hvis den nye foreslåede rute accepteres.</p> <p>Det samme som ovenstående, denne flyvning har heller ikke endnu modtaget sin slot, og en forventet (PTOT) er beregnet og indikeret at blive effektiv, men der foreslås en ny rute (NEW RTE), der p.t. ikke er reguleret (OUTREG).</p>	
<p>-TITLE RJT -ARCID <i>ABC1234</i> -ADEP <i>LIRF</i> -EOBT <i>0945</i> -ADES <i>EGLL</i> RRTEREF <i>DEGLLABB</i></p>	<p>REROUTING REJECTION MESSAGE</p> <p>Sendes af AO / ARO som afvisning af en RRP</p>	<p>Afsendelse af RJT medfører, at den i RRP tilbudte slot kan tilbydes andre.</p>

Æjl i TACT-meldinger

MELDING & eksempler	DEFINERING	BAGGRUND & evt. AKTIONER
<p>-TITLE ERR -ORGMSG SRR -FILTIM 030815 -ERRFIELD ARCID -REASON SYNTAX ERROR</p>	<p>ERROR MESSAGE</p> <p>ERR sendes af TACT, når systemet har opfanget en fejl. Enten indikeres fejlfeltet identificeret ved det pågældende nøgleord, eller også indikeres REASON i klart sprog (SYNTAX ERROR).</p>	<p>ERR sendes hvis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - en modtaget TACT-melding ikke er i korrekt syntaks og dermed ikke kan behandles automatisk af computer-systemet, - meldingen ikke, trods korrekt syntaks, kan korreleres med en eksisterende flyveplan, - meldingen ikke er relevant.

Listning af obligatoriske og valgfrie Nøgleord i TACT-meldinger

Følgende skema indeholder de obligatoriske og valgfrie primær-nøgleord, der skal indlede TACT-meldingernes primærfelter

Felt	Melding	SAM	SRM	SLC	SRR	SMM	SIP	SPA	SRJ	FLS	DES	FCM	ERR	RDY	RRP	RJT
-TITLE		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-ADDR		[1]	[1]	[1]			[1]			[1]						
-ARCID		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	[1]	1	1	1
-ADEP		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	[1]	1	1	1
-EOBD		1	1	1	[1]	[1]	1	[1]	[1]	1	1	[1]	[1]	[1]	1	[1]
-EOBT		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	[1]	1	1	1
-IOBD		[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]
-IOBT		[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]
-NEWEOBT					1					[1]	[1]	[1]				
-NEWEOBD					[1]					[1]	[1]	[1]				
-CTOT		1				1	1								[1]	
-NEWCTOT			1					1	1						[1]	
-NEWPTOT															[1]	
-REJCTOT									1							
-REASON		[1]	[1]	[1]			[1]			[1]	[1]		[1]		[1]	
-ADES		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	[1]	1	1	1
-REGUL		1<	1<				1<									
-ORGRTE															1	
-PTOT															[1]	
-NEWRT															1	
-RRTEREF															1	[1]
-RVR										[1]		[1]				
-RESPBY							1			[1]					1	
-ORGMMSG													[1]			
-FILTIM													1			
-ERRFIELD													0<			
-MINLINEUP														[1]		
-COMMENT		0<	0<	0<			0<			0<	0<		0<		0<	

"1" betyder: et obligatorisk felt

"[1]" betyder: et valgfrit felt

"n<"

betyder: et eller flere af disse felter kan anvendes
en blank celle betyder at feltet ikke må forekomme i meldingen