

**ENR 1.10 PLANOWANIE LOTÓW
FLIGHT PLANNING****1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1 Zawartość rozdziału ENR 1.10 opracowana została w oparciu o dokumenty wymienione poniżej.
- a) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.
- W każdym przypadku, gdy w treści niniejszego rozdziału użyty zostanie zapis „SERA.(numer)”, oznacza on odniesienie do zapisów tego dokumentu.
- b) ICAO Doc 4444 PANS-ATM (Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym).
- c) IFPS Users Manual.
- d) RAD (Route Availability Document) – wspólny europejski dokument referencyjny zawierający zasady, procedury, opis dostępnych tras oraz ograniczeń w ich wykorzystaniu przez zdefiniowane potoki ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej, w tym w FIR WARSZAWA. Obejmuje także zasady użytkowania i dostępność zarówno sieci dróg lotniczych jak i przestrzeni FRA. RAD jest również narzędziem do zarządzania przepływem i przepustowością ruchu lotniczego (ATFCM), zaprojektowanym, jako scalony dokument przeznaczony do planowania lotu, o jednym wspólnym źródle, który integruje zarówno wymagania strukturalne, jak i wymagania ATFCM, w zakresie geograficznym i pionowym. Dokument ten jest dostępny na stronie internetowej EUROCONTROL pod następującym linkiem: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoliconych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT).
- f) Regulacje krajowe.
- 1.2 Zgodnie z SERA.4001 informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu, które powinny być dostarczone organom służb ruchu lotniczego, są przedstawiane w postaci planu lotu. Termin „plan lotu” oznacza odpowiednio pełne informacje dotyczące wszystkich punktów zawartych w opisie planu lotu, obejmujące całą trasę lotu, lub ograniczone informacje wymagane m.in. w przypadku gdy celem jest otrzymanie zezwolenia na wykonanie niewielkiej części lotu, takiej jak przecięcie drogi lotniczej, start z kontrolowanego lotniska lub lądowanie na nim.
- 1.3 Zgodnie z SERA.4005 plan lotu zawiera informacje dotyczące niżej wymienionych danych:
- 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;
 - 3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
 - 4) wyposażenie;
 - 5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
 - 6) przewidywany czas odblokowania;
 - 7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);
 - 8) poziom(-y) przelotu;
 - 9) trasa zamierzonego lotu;
 - 10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;
 - 11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;
 - 12) zapas paliwa;
 - 13) liczba wszystkich osób na pokładzie;
 - 14) wyposażenie awaryjne i ratownicze;
 - 15) inne informacje.

GENERAL

The content of chapter ENR 1.10 is based on the documents mentioned below.

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010.

Whenever this chapter refers to "SERA.(number)", it means a reference to the provisions of this document.

ICAO Doc 4444 PANS-ATM (Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management).

IFPS Users Manual.

RAD (Route Availability Document) – a common European reference document that includes rules, procedures, description of available routes, and limitations on their use by defined traffic flows in the European airspace, including WARSZAWA FIR. It also includes route network and Free Route Airspace (FRA) utilisation rules and availability. The RAD is also an air traffic flow and capacity management (ATFCM) tool that is designed as a sole-source flight-planning document which integrates both structural and ATFCM requirements, geographically and vertically. This document is available on the EUROCONTROL website at:

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

Regulation of the Minister of Infrastructure of 28 June 2019 on implementing the EUROCONTROL Specification for harmonized rules for OAT under IFR inside controlled airspace of the ECAC area (EUROAT).

National legislation.

In accordance with SERA.4001, information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

In accordance with SERA.4005, a flight plan shall comprise information regarding the following items:

- 1) aircraft identification;
- 2) flight rules and type of flight;
- 3) number and type(s) of aircraft and wake turbulence category;
- 4) equipment;
- 5) departure aerodrome or operating site;
- 6) estimated off-block time;
- 7) cruising speed(s);
- 8) cruising level(s);
- 9) route to be followed;
- 10) destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time;
- 11) alternate aerodrome(s) or operating site(s);
- 12) fuel endurance;
- 13) total number of persons on board;
- 14) emergency and survival equipment;
- 15) other information.

UWAGA: instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w FIR WARSZAWA może żądać od przewoźnika przedstawiającego plan lotu dodatkowych informacji nieuwjętych w planie lotu, dotyczących w szczególności:

- a) charakteru lotu, w tym wskazania, czy jest to lot handlowy lub czy lot ten stanowi wykonanie przewozu lotniczego w celu realizacji zadań państwowych;
- b) liczby miejsc pasażerskich;
- c) maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego;
- d) rodzaju i specyfikacji ładunku;
- e) kopii dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady;
- f) kopii zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE (certyfikacja TCO);
- g) kopii zezwolenia lub zgody Prezesa Urzędu na wykonanie planowanego lotu.

1.4 W FIR WARSZAWA plany lotów są przedstawiane służbom ruchu lotniczego w formach opisanych poniżej.

1.4.1 **Plan lotu na całość trasy lotu** – przedstawiony przed lotem, zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.

1.4.2 **Plan lotu przedstawiony podczas lotu (AFIL)** – zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje. W planach lotów przedstawianych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej podawane jest miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podawany jest czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.

Służby ruchu lotniczego mogą przyjąć plan lotu przedstawiany podczas lotu (AFIL) w następujących okolicznościach:

- a) w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację nie był wcześniej wymagany i nie był przedstawiony (np. w przypadku pogorszenia warunków meteorologicznych na lotnisku zamierzonego lądowania lub w miejscu wykonania operacji lotniczej i potrzeby lotu na lotnisko kontrolowane);
- b) w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację był wymagany i nie został przedstawiony z powodu braku możliwości (np. technicznych);
- c) wyjątkowo w innych, uzasadnionych okolicznościach.

UWAGA 1: ze względu na zajętość częstotliwości radiowej, niedostateczną jakość transmisji i obciążenie pracą służb ATS, przyjęcie AFIL może być niemożliwe.

UWAGA 2: plan lotu przedstawiony podczas lotu może dotyczyć tylko operacji lotniczej, w trakcie realizacji której został przedstawiony.

1.4.3 **Plan lotu na wykonanie części lotu** – dotyczy operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów VFR w przestrzeni od GND do FL 95; przedstawiany przed lotem na część trasy lotu, dla której ma być zapewniona służba alarmowa, służba informacji powietrznej i/lub służba kontroli ruchu lotniczego, w szczególności dla tej części lotu, która dotyczy przecięcia drogi lotniczej lub dotyczy startu lub lądowania na lotnisku kontrolowanym.

1.4.3.1 Plan lotu na wykonanie części lotu można przedstawić:

- a) na segment startowy – DEPFPL, albo
- b) na segment dolotowy – ARRFPL, albo
- c) na inny segment w trasie lotu – RTEFPL.

1.4.3.2 Plan lotu na wykonanie części lotu zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.

1.4.3.3 Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment startowy musi zawierać:

- a) w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący końcem odcinka trasy lotu, którego ma dotyczyć plan lotu;
- b) w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:
 - DEPFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;
 - punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony;

NOTE: the air navigation services provider in the WARSZAWA FIR may request additional information not included in the flight plan from a carrier filing a flight plan, in particular:

the nature of flight, including whether it is a commercial flight or air transport with purpose of performing state tasks;

number of passenger seats;

maximum take-off mass (MTOM) of the aircraft;

type and specification of cargo;

copy of certificate of insurance referred to in Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council;

copy of authorisation referred to in Article 3 of Commission Regulation (EU) No 452/2014 (TCO certification);

copy of authorisation or permission of the President of the Civil Aviation Authority to conduct the planned flight.

In the WARSZAWA FIR, flight plans shall be submitted to air traffic services in the forms described below.

Flight plan covering the whole route – submitted before flight, includes information regarding the data mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.

Flight plan filed in the air (AFIL) – submitted during flight; it includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information. In flight plans filed in the air, the departure aerodrome or operating site is provided as the place from which additional information about the flight can be obtained if needed. Furthermore, instead of providing information regarding the estimated off-block time, the time over the first point of the route to which the flight plan applies is given.

Air traffic services may accept a flight plan filed in the air (AFIL) in the following circumstances:

when a flight plan for the relevant flight was not required and has not been submitted (e.g. deterioration in meteorological conditions at the aerodrome of intended landing or operating site and necessity to proceed to a controlled aerodrome);

when a flight plan for the relevant flight was required and has not been submitted due to lack of capability (e.g. technical reasons);

exceptionally in other justified circumstances.

NOTE 1: due to radio frequency congestion, insufficient transmission quality and heavy workload of ATS, accepting AFIL may be impossible.

NOTE 2: flight plan filed in the air may only concern the flight operation during which it was submitted.

Flight plan for a portion of flight – for flight operations under VFR in airspace from GND to FL 95; shall be submitted before flight for a portion of the flight route for which alerting service, flight information service and/or air traffic control service are to be provided, particularly for that portion of the flight that crosses an airway or refers to take-off/landing from/at a controlled aerodrome.

A flight plan for a portion of a flight may be submitted for:

departure segment – DEPFPL, or

arrival segment – ARRFPL, or

other flight segment – RTEFPL.

A flight plan for a portion of flight includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.

A flight plan for a portion of flight submitted for the departure segment shall contain:

in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the final point of the flight segment to which the flight plan applies;

in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:

- DEPFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies;

- final point of the flight segment for which the flight plan has been filed;

<p>- przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu.</p> <p>Przykład: (FPL-SPADW-VG -SIRAL-SDY/C -EPBY1100 -N0080A010 DCT EPBYS DCT EPBYW DCT -EPWT0130 EPTO EPGD -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/DEPFPL EPBYW0011)</p> <p>1.4.3.4 Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment dolotowy musi zawierać:</p> <p>a) w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem odcinka trasy lotu, której ma dotyczyć plan lotu;</p> <p>b) w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ARRFPL – określającą segment trasy lotu, której dotyczy plan lotu; - punkt początkowy segmentu trasy lotu, dla której plan lotu został przedstawiony; - przewidywany czas dolotu do punktu początkowego segmentu trasy lotu, dla której przedstawiono plan lotu. <p>Przykład: (FPL-SPADW-VX -SIRAL-SDY/C -EPWT0930 -N0080A010 DCT EPBYO DCT EPBYP DCT EPBYR DCT -EPBY0130 EPGI EPTO -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/ARRFPL EPBYO0104 LOT SZKOLNY)</p> <p>1.4.3.5 Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment trasy lotu, inny niż segment startowy lub dolotowy, musi zawierać:</p> <p>a) w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem oraz punkt będący końcem segmentu trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;</p> <p>b) w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RTEFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu; - punkt początkowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony; - punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony; - przewidywany czas dolotu do punktu początkowego segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu; - przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu. <p>Przykład: (FPL-SPTBK-VX -P28RL-SOY/C -EPGY0800 -N0120A020 DCT EPMOY DCT EPMOI DCT AEPMO DCT EPMOI DCT EPMOY DCT -EPGY0130 EPBC EPWA -DOF/230131 OPR/TARGORGRADY RMK/RTEFPL EPMOY0025 EPMOY0105 LOT SZKOLNY)</p> <p>1.4.3.6 Podawana w polu 18 formularza planu lotu ICAO po oznaczniku RMK/ nazwa początkowego i/lub końcowego punktu segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiony został plan lotu oraz czas dolotu do tego punktu powinny zostać zapisane w formacie PUNKThmm, np. GOTIX0130, 5413N01945E0215.</p> <p>1.4.4 Skrócony plan lotu – stosowany jest w celu uzyskania zezwolenia na przecięcie CTR lub TMA poniżej FL 95 dla lotów wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR), których miejsce startu i lądowania znajduje się w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej. Skrócony plan lotu jest przedstawiany podczas lotu właściwemu terytorialnie organowi ATS i zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego, 2) liczbę i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych), 	<p>- estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.</p> <p>Example: (FPL-SPADW-VG -SIRAL-SDY/C -EPBY1100 -N0080A010 DCT EPBYS DCT EPBYW DCT -EPWT0130 EPTO EPGD -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/DEPFPL EPBYW0011)</p> <p>A flight plan for a portion of flight filed for the arrival segment shall contain:</p> <p>in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point of the flight segment to which the flight plan applies;</p> <p>in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ARRFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies; - initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed; <p>- estimated time of arrival at the initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed.</p> <p>Example: (FPL-SPADW-VX -SIRAL-SDY/C -EPWT0930 -N0080A010 DCT EPBYO DCT EPBYP DCT EPBYR DCT -EPBY0130 EPGI EPTO -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/ARRFPL EPBYO0104 TRAINING FLIGHT)</p> <p>A flight plan for a portion of flight filed for a segment other than departure or arrival shall contain:</p> <p>in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point and a point which is the final point of flight segment to which the flight plan applies;</p> <p>in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RTEFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies; - initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed; - final point of the flight segment for which the flight plan has been filed; <p>- estimated time of arrival at the initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed;</p> <p>- estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.</p> <p>Example: (FPL-SPTBK-VX -P28RL-SOY/C -EPGY0800 -N0120A020 DCT EPMOY DCT EPMOI DCT AEPMO DCT EPMOI DCT EPMOY DCT -EPGY0130 EPBC EPWA -DOF/230131 OPR/TARGORGRADY RMK/RTEFPL EPMOY0025 EPMOY0105 TRAINING FLIGHT)</p> <p>In item 18 of the ICAO flight plan under the designator RMK/ the name of the initial and/or final point of the flight segment for which the flight plan has been filed and the time of arrival at this point shall be presented in the format POINTThmm, e.g. GOTIX0130, 5413N01945E0215.</p> <p>Abbreviated flight plan – used to obtain a clearance to cross a CTR or TMA under FL 95 for flights under visual flight rules (VFR), the take-off and landing sites of which are within uncontrolled airspace. An abbreviated flight plan shall be submitted during flight to the territorially competent ATS unit and contain:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aircraft identification, 2) number and type(s) of aircraft,
---	---

- 3) poziom(-y) przelotu,
4) czas nad punktem wlotowym w przestrzeń kontrolowaną,
5) trasę zamierzonego lotu w przestrzeni kontrolowanej.
UWAGA: właściwy organ może wymagać dodatkowych informacji.
- 2. ZASADY WYPEŁNIANIA PLANU LOTU**
- 2.1 Wzór formularza planu lotu znajduje się w ICAO Doc 4444, dodatek 2 oraz w ENR 1.10.1.
- 2.2 Informacje na temat sposobu wypełniania planu lotu są zawarte w ICAO Doc 4444, rozdział 4 i dodatek 2 oraz w ENR 1.10.1.
UWAGA: numery pól w formularzu planu lotu nie następują w nieprzerwanej kolejności, gdyż odpowiadają numerom pól w depeuszach ATS.
- 2.3 Plany lotów na loty w całości lub w części IFR/GAT wykonywane w całości lub części w strefie IFPS muszą być wypełnione zgodnie z podręcznikiem Eurocontrol IFPS Users Manual.
- 2.4 Sposób planowania lotów EUR RVSM w zakresie wypełniania formularza planu lotu ICAO został przedstawiony w dokumencie ICAO Regionalne Procedury Uzupełniające (Doc 7030/5, sekcja EUR rozdział 4).
- 2.5 Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane w całości w FIR WARSZAWA (z uwzględnieniem lotnisk zapasowych) należy przedstawiać w języku angielskim lub polskim.
- 2.6 Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane poza FIR WARSZAWA należy przedstawiać w języku angielskim.
- 3. FORMAT I ZAWARTOŚĆ FORMULARZA PLANU LOTU ICAO**
- 3.1 **Pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego**
Znak rozpoznawczy statku powietrznego powinien zawierać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych, bez łączników ani symboli. Zezwala się na użycie poniższych zapisów:
- a) zaakceptowany przez ICAO oznacznik użytkownika, po którym następuje identyfikator lotu (np.: LOT1234, DLH456, AFL789); w takim przypadku w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne statku powietrznego;
- b) znaki rejestracyjne statku powietrznego (np.: SPABC, SPXYZ); w przypadku lotu grupowego należy umieścić znaki rejestracyjne lidera, natomiast w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu;
- c) znak wywoławczy wojskowego statku powietrznego (np.: KRUK03, ORLIK5).
- 3.2 **Pole 8 – przepisy wykonywania i rodzaj lotu**
W polu 8 planu lotu należy umieścić dwie litery. Pierwsza z nich określa przepisy wykonywania lotu, zaś druga rodzaj lotu.
- 3.2.1 Należy podać jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju przepisów wykonywania lotu, do których pilot zamierza się stosować:
I – jeżeli planuje się wykonanie całego lotu zgodnie z IFR;
V – jeżeli planuje się wykonanie całego lotu zgodnie z VFR;
Y – jeżeli lot najpierw będzie wykonywany zgodnie z IFR, po czym nastąpi zmiana lub zmiany przepisów wykonywania lotu;
Z – jeżeli lot najpierw będzie wykonywany zgodnie z VFR, po czym nastąpi zmiana lub zmiany przepisów wykonywania lotu.
- 3.2.2 Należy podać jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju lotu:
S – lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego;
N – lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego;
G – lot lotnictwa ogólnego;
M – lot wojskowy;
X – lot innego rodzaju niż podane wyżej.
W przypadku użycia oznaczenia rodzaju lotu X należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić dalsze szczegóły dotyczące lotu, np.:
RMK/LOT SZKOLNY,
RMK/LOT PATROLOWY.
- 3.3 **Pole 9 – liczba i typ statków powietrznych oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym**
W polu 9 planu lotu należy umieścić informacje opisane poniżej.
- 3.3.1 Jedna lub dwie cyfry oznaczające liczbę statków powietrznych, jeżeli w planowanym locie będzie brał udział więcej niż jeden statek powietrzny.
- 3) cruising level(s),
4) time at the controlled airspace entry point,
5) route of the intended flight within controlled airspace.
NOTE: a relevant unit may require additional information.
- RULES FOR COMPLETING A FLIGHT PLAN**
A model flight plan form is contained in ICAO Doc 4444, Appendix 2 and in ENR 1.10.1.
Information on filing a flight plan is contained in ICAO Doc 4444, Chapter 4 and Appendix 2 as well as in ENR 1.10.1.
NOTE: item numbers on the flight plan form are not consecutive, as they correspond to field type numbers in ATS messages.
Flight plans for IFR/GAT flights, whether conducted wholly or partly within the IFPS (IFPS Zone) must be completed according to the Eurocontrol IFPS Users Manual.
The procedure for planning EUR RVSM flights regarding the completion of the ICAO flight plan form is presented in the ICAO document Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5, EUR Chapter 4).
Flight plans for flights conducted wholly within the WARSZAWA FIR (including alternate aerodromes) shall be submitted in either the English or Polish language.
Flight plans for flights conducted outside of the WARSZAWA FIR shall be submitted in the English language.
- FORMAT AND CONTENTS OF THE ICAO FLIGHT PLAN FORM**
- Item 7 – aircraft identification**
The aircraft identification should consist of two to seven alphanumeric characters without hyphens or symbols. The following formats are allowed:

the ICAO designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. LOT1234, DLH456, AFL789); in such a case, in item 18 of the flight plan, after the indicator REG/, the registration mark of the aircraft shall be inserted;
the aircraft registration mark (e.g. SPABC, SPXYZ); for a formation flight, the aircraft registration marks of the lead aircraft shall be inserted; in item 18 of the flight plan, under the designator REG/, the registration marks of all aircraft in the formation shall be included, starting from the lead aircraft, with proper spacing between them;
the callsign of a military aircraft (e.g. KRUK03, ORLIK5).
- Item 8 – flight rules and type of flight**
In item 8 of the flight plan, two letters shall be inserted. The first letter indicates the flight rules, while the second letter indicates the type of flight. Insert one of the following letters to denote the category of flight rules with which the pilot intends to comply:
I – if it is intended that the entire flight will be operated under the IFR;
V – if it is intended that the entire flight will be operated under the VFR;
Y – if the flight initially will be operated under the IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules;
Z – if the flight initially will be operated under the VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules.
Insert one of the following letters to denote the type of flight:
S – if scheduled air service;
N – if non-scheduled air transport operation;
G – if general aviation;
M – if military;
X – if other than any of the categories defined above.
If using the X indicator for the type of flight, further details about the flight shall be included in item 18 of the flight plan under the indicator RMK/, e.g. RMK/TRAINING FLIGHT,
RMK/PATROL FLIGHT.
- Item 9 – number and type of aircraft and wake turbulence category**
Item 9 of the flight plan shall contain information described below.
One or two digits indicating the number of aircraft if more than one aircraft will be involved in the planned flight.

- 3.3.2 Oznacznik typu statku powietrznego zawierający od 2 do 4 znaków alfanumerycznych zgodny z aktualną wersją dokumentu ICAO Doc 8643.
Dla określonych typów statków powietrznych należy użyć następujących oznaczeń:
- SHIP** – sterowiec;
BALL – balon załogowy;
GLID – szybowiec;
ULAC – samolot ultralekki/mikrolekki;
UHEL – śmigłowiec ultralekki/mikrolekki;
GYRO – wiatrakowiec ultralekki/mikrolekki;
PARA – paralotnia;
ZZZZ – jeżeli dany typ statku powietrznego nie ma przydzielonego oznacznika typu ICAO lub w locie grupowym bierze udział więcej niż jeden typ statku powietrznego;
FFLO (tylko lot poziomy) - UA, który nie jest zdolny do zawisu lub lotu pionowego i musi być w ruchu poziomym, aby utrzymać lot;
VFHC (możliwość lotu pionowego i zawisu) - UA zdolny do lotu pionowego i zawisu;
- 3.3.3 Jednoliterowy oznacznik kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym:
- L** – LEKKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 7 000 kg lub mniej;
M – ŚREDNI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej mniej niż 136 000 kg, lecz więcej niż 7 000 kg;
H – CIĘŻKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 136 000 kg lub więcej; z wyjątkiem typów statków powietrznych wymienionych w ICAO Doc 8643 w kategorii SUPER (J);
J – SUPER, w celu podania typu statku powietrznego określonego w ICAO Doc 8643.
- 3.4 **Pole 10 – wyposażenie i możliwości**
- 3.4.1 **Pole 10a – urządzenia radiokomunikacyjne i nawigacyjne oraz pomoce podejścia oraz ich możliwości**
- W polu 10a wykazać należy posiadane na pokładzie sprawne urządzenia radiokomunikacji, nawigacji oraz pomoce podejścia.
Należy umieścić następujące oznaczenia (użyć można maksymalnie 64 znaków):
- N** – jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu lub wyposażenie takie jest niesprawne;
S – jeżeli na pokładzie znajduje się sprawne standardowe wyposażenie w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu.
UWAGA: za wyposażenie standardowe w FIR WARSZAWA uważa się VHF RTF, VOR i ILS.
Ponadto należy umieścić jedną lub więcej z następujących liter w celu podania posiadanego i sprawnego wyposażenia oraz możliwości COM/NAV/ podejścia:
- A** – system lądowania GBAS;
B – LPV (APV z SBAS);
C – LORAN;
D – DME;
E1 – FMC WPR ACARS;
E2 – D-FIS ACARS;
E3 – PDC ACARS;
F – ADF;
G – GNSS (Jeżeli planowane jest wykonanie jakiegokolwiek części lotu zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, to dotyczy to odbiorników GNSS, które spełniają wymagania Załącznika 10 ICAO, tom 1. Dodatkowo rodza je zewnętrzne wspomaganie GNSS, jeżeli występują, określa się w polu 18 po oznaczniku NAV/ i oddziela się je spacją);
H – HF RTF;
I – nawigacja bezwładnościowa (INS);
- Aircraft type designator consisting of 2 to 4 alphanumeric characters in accordance with the current version of ICAO Doc 8643.
For specific aircraft types, the following designators shall be used:
- SHIP** – airship;
BALL – balloon;
GLID – glider;
ULAC – micro-/ultra-light aircraft;
UHEL – micro-/ultra-light helicopter;
GYRO – micro-/ultra-light gyrocopter;
PARA – powered parachute/paraplane;
ZZZZ – where an aircraft type does not have an assigned ICAO aircraft type designator or more than one type of aircraft participate in a formation flight;
- FFLO (forward flight lift only)** - UA which is not capable of hover or vertical flight and needs to be in horizontal motion to sustain flight;
VFHC (vertical flight and hover capability) - UA which is capable of vertical flight and hover.
- Single-letter wake turbulence category indicator:
- L** – LIGHT, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7 000 kg or less;
M – MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136 000 kg but more than 7 000 kg;
H – HEAVY, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136 000 kg or more, with the exception of aircraft types listed in Doc 8643 in the SUPER (J) category;
J – SUPER, to indicate an aircraft type specified as such in ICAO Doc 8643.
- Item 10 – equipment and capabilities**
- Item 10a – radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities**
- Item 10a shall indicate the functional radio communication, navigation, and approach aid equipment carried on board.
The following indicators shall be used (up to 64 characters):
- N** – if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable;
S – if the standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable.
NOTE: standard equipment in the WARSZAWA FIR is considered to be VHF RTF, VOR and ILS.
Additionally, insert one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:
- A** – GBAS landing system;
B – LPV (APV with SBAS);
C – LORAN;
D – DME;
E1 – FMC WPR ACARS;
E2 – D-FIS ACARS;
E3 – PDC ACARS;
F – ADF;
G – GNSS (If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, it refers to GNSS receivers that comply with the requirements of ICAO Annex 10, Volume I. Additionally, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space);
H – HF RTF;
I – inertial navigation (INS);

J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 ((patrz RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280/ED-110B) dla łącza danych stosowanych w udzielaniu zezwoleń i informacji kontroli ruchu lotniczego/zarządzaniu łącznością w kontroli ruchu lotniczego/sprawdzeniu mikrofonów w kontroli ruchu lotniczego));

J2 – CPDLC FANS 1/A HF DL;

J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A;

J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT);

M2 – ATC SATVOICE (MTSAT);

M3 – ATC SATVOICE (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400;

P2 – CPDLC RCP 240;

P3 – SATVOICE RCP 400;

P4 do P9 – zarezerwowane dla RCP;

R – zgodny z PBN ((Przy wykazaniu takiego wyposażenia poziomu nawigacji w oparciu o osiągi, które mogą być spełnione przez statek powietrzny należy określić w polu 18, po oznaczniku PBN/. Wytyczne dotyczące stosowania nawigacji w oparciu o osiągi dla odpowiedniego odcinka trasy, trasy lub danego obszaru są zawarte w Podręczniku nawigacji w oparciu o osiągi (ICAO Doc 9613));

T – TACAN;

U – UHF RTF;

V – VHF RTF;

W – zgodny z RVSM;

X – zgodny z MNPS;

Y – VHF z separacją kanałową 8.33 kHz;

Z – inne posiadane wyposażenie lub możliwości (Należy podać w punkcie 18 inne posiadane wyposażenie lub inne możliwości, poprzedzając je oznacznikami COM/, NAV/ lub DAT/, w zależności od przypadku).

3.4.2 Pole 10b – wyposażenie i możliwości dozorowania

W polu 10b wykazać należy posiadane i sprawne wyposażenie dozorowania oraz jego możliwości poprzez użycie następujących oznaczeń (maksymalnie użyć można 20 znaków):

N – jeżeli brak jest wyposażenia dozorowania lub jest ono niesprawne;

SSR mody A i C:

A – transponder – Mod A (4 cyfry – 4096 kodów);

C – transponder – Mod A (4 cyfry – 4096 kodów) i Mod C.

SSR Mod S:

E – transponder – Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej i rozszerzonymi możliwościami squittera (ADS-B);

H – transponder – Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej i rozszerzonymi możliwościami dozorowania;

I – transponder – Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, ale bez wysokości barometrycznej;

L – transponder – Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej oraz rozszerzonym squitterem (ADS-B) i rozszerzonymi możliwościami dozorowania;

P – transponder – Mod S z podawaniem wysokości barometrycznej, lecz bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego;

S – transponder – Mod S z podawaniem zarówno wysokości barometrycznej jak i znaku rozpoznawczego statku powietrznego;

X – transponder – bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego ani wysokości barometrycznej.

ADS-B:

J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 ((see RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communication management/air traffic control microphone check));

J2 – CPDLC FANS 1/A HF DL;

J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A;

J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT);

M2 – ATC SATVOICE (MTSAT);

M3 – ATC SATVOICE (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400;

P2 – CPDLC RCP 240;

P3 – SATVOICE RCP 400;

P4 to P9 – reserved for RCP;

R – PBN approved ((If the letter R is used, the performance-based navigation levels that can be met are specified in item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance Based Navigation Manual (Doc 9613));

T – TACAN;

U – UHF RTF;

V – VHF RTF;

W – RVSM approved;

X – MNPS approved;

Y – VHF with 8.33 kHz spacing capability;

Z – other equipment carried or other capabilities (Specify in item 18 the other equipment carried, or other capabilities preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/ as appropriate).

Item 10b – surveillance equipment and capability

In item 10b, indicate the serviceable surveillance equipment and capabilities on board, using the following indicators (to a maximum of 20 characters):

N – if no surveillance equipment is carried or the equipment is unserviceable;

SSR Modes A and C:

A – transponder – Mode A (4 digits – 4096 codes);

C – transponder – Mode A (4 digits – 4096 codes) and Mode C.

SSR Mode S:

E – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude and extended squitter (ADS-B) capability;

H – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude and enhanced surveillance capability;

I – transponder – Mode S including aircraft identification, but no pressure altitude capability;

L – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability;

P – transponder – Mode S including pressure altitude but no aircraft identification capability;

S – transponder – Mode S including both aircraft identification and pressure altitude capability;

X – transponder – Mode S with neither aircraft identification nor pressure altitude capability.

ADS-B:

<p>B1 – ADS-B z możliwością nadawania na dedykowanej częstotliwości 1090 MHz;</p> <p>B2 – ADS-B z możliwością nadawania i odbioru na dedykowanej częstotliwości 1090 MHz;</p> <p>U1 – ADS-B z możliwością nadawania z wykorzystaniem UAT;</p> <p>U2 – ADS-B z możliwością nadawania i odbioru, z wykorzystaniem UAT;</p> <p>V1 – ADS-B z możliwością nadawania z wykorzystaniem VDL Mod 4;</p> <p>V2 – ADS-B z możliwością nadawania i odbioru z wykorzystaniem VDL Mod 4.</p> <p>ADS-C:</p> <p>D1 – ADS-C z możliwościami FANS 1/A;</p> <p>G1 – ADS-C z możliwościami ATN.</p> <p>Dodatkowe wyposażenie i możliwości dozoru należy wymienić w polu 18 planu lotu po oznaczeniu SUR/.</p>	<p>B1 – ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” capability;</p> <p>B2 – ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” and “in” capability;</p> <p>U1 – ADS-B “out” capability using UAT;</p> <p>U2 – ADS-B “out” and “in” capability using UAT;</p> <p>V1 – ADS-B “out” capability using VDL Mode 4;</p> <p>V2 – ADS-B “out” and “in” capability using VDL Mode 4.</p> <p>ADS-C:</p> <p>D1 – ADS-C with FANS 1/A capabilities;</p> <p>G1 – ADS-C with ATN capabilities.</p> <p>Additional surveillance equipment or capabilities shall be listed in item 18 following the indicator SUR/.</p>
<p>3.5 Pole 13 – lotnisko odlotu i EOBT</p>	<p>Item 13 – departure aerodrome and EOBT</p>
<p>3.5.1 Należy wskazać lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej:</p>	<p>Indicate the departure aerodrome or operating site:</p>
<p>a) wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu, określonego w ICAO Doc 7910, lub</p>	<p>by inserting the four-letter ICAO location indicator of the departure aerodrome as specified in ICAO Doc 7910, or</p>
<p>b) jeżeli dla lotniska odlotu nie został przydzielony oznacznik lokalizacji lub start nie odbywa się z lotniska lub lądowiska, wpisując ZZZZ, przy czym nazwę lokalizacji miejsca wykonania operacji lotniczej i jego współrzędne geograficzne należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczeniu DEP/, lub</p>	<p>by inserting ZZZZ if no location indicator has been allocated to the departure aerodrome or the flight has not been carried out from aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight following the indicator DEP/, or</p>
<p>c) jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza, wpisując AFIL.</p>	<p>by inserting AFIL if the flight plan has been filed in the air.</p>
<p>3.5.2 W przypadku planu lotu składanego przed lotem po wskaźniku lokalizacji lotniska startu lub po ZZZZ należy wpisać bez spacji cztery cyfry określające oznacznik przewidywanego czasu odblokowania.</p>	<p>For a flight plan submitted before departure, insert the estimated off-block time (four digits) without spaces preceded by the aerodrome location indicator or ZZZZ.</p>
<p>3.5.3 W przypadku planu lotu przedstawionego z powietrza należy bez spacji po oznaczeniu AFIL wpisać cztery cyfry określające rzeczywisty lub przewidywany czas nad pierwszym punktem trasy, do której plan lotu się odnosi.</p>	<p>For a flight plan filed in the air, insert four digits without spaces preceded by the indicator AFIL indicating the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.</p>
<p>3.6 Pole 15 – trasa</p>	<p>Item 15 – route</p>
<p>3.6.1 Ogólne zasady planowania trasy lotu w FIR WARSZAWA</p>	<p>General rules of flight route planning within the WARSZAWA FIR</p>
<p>3.6.1.1 Planowana trasa lotu statku powietrznego z przekroczeniem granicy FIR WARSZAWA musi zawierać punkt wlotowy oraz/lub wylotowy do/z FIR WARSZAWA (nie dotyczy przekraczania odcinków granicy FIR WARSZAWA, dla których wdrożono operacje cross-border FRA). Za ważne punkty wlotowe i wylotowe uważa się punkty na granicy FIR WARSZAWA, ustanowione zarówno nad pomocami radionawigacyjnymi, jak i w punktach meldowania (REP).</p>	<p>The planned route of flight when crossing the WARSZAWA FIR boundary shall include points of entry and/or exit into/from the WARSZAWA FIR (this does not apply to crossing those sections of the WARSZAWA FIR boundary for which FRA cross-border operations have been implemented). Points considered as significant entry and exit points are points located on the boundary of the WARSZAWA FIR, established either overhead radio navigation aids or at reporting points (REPs).</p>
<p>3.6.1.2 Dla lotów poniżej FL 95 punkt ten może być określony za pomocą współrzędnych geograficznych.</p>	<p>For flights below FL 95, this point may be defined using geographical coordinates.</p>
<p>3.6.1.3 Planowana trasa lotu powinna być określona zgodnie z instrukcją ICAO Doc 4444, dodatek 2, punkt 2.2 (pole 15 – trasa) oraz podręcznikiem IFPS Users Manual, a także zgodna z RAD.</p>	<p>The planned flight route should be in accordance with the instructions of ICAO Doc 4444, Appendix 2, point 2.2 (item 15 – route), as well as the IFPS Users Manual and in compliance with the RAD.</p>
<p>3.6.1.4 W odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej powyżej FL 95, z którymi plan lotu może być kolizyjny, walidacja kolizyjności trajektorii planowanego lotu dokonywana jest w oparciu o FBZ opublikowany dla danej strefy zaplanowanej w AUP/UUP do aktywacji.</p>	<p>For airspace structures above FL 95 which may be in conflict with the flight plan, the validation of the planned flight trajectory is carried out based on the FBZ published for the relevant area which is planned in the AUP/UUP to be active.</p>
<p>3.6.1.5 Dozwolone jest planowanie lotu z użyciem stałych dróg lotniczych oraz dróg lotniczych kategorii CDR1, jednakże z uwzględnieniem zapisów punktu 3.6.1.4.</p>	<p>It is allowed to plan a flight using permanent airways and airways of the CDR1 category, however, taking into account the provisions of 3.6.1.4.</p>
<p>3.6.1.6 W FIR WARSZAWA, do określenia planowanej trasy lotu, zabrania się stosowania w polu 15 planu lotu geograficznych nazw miejscowości.</p>	<p>In the WARSZAWA FIR, it is prohibited to use geographical names of places in item 15 of the flight plan to define the planned route of the flight.</p>
<p>3.6.2 Zasady planowania tras dla lotów IFR</p>	<p>Rules of IFR flight planning</p>
<p>3.6.2.1 Plany lotu składane na lot w przestrzeni powietrznej FIR WARSZAWA powinny spełniać krajowe wymogi określone w dokumencie RAD.</p>	<p>Flight plans submitted for flights in the WARSZAWA FIR airspace shall comply with national requirements specified in the RAD.</p>
<p>3.6.2.2 Trasa lotu poza wyznaczonymi trasami ATS może być wyznaczona jako ciąg odcinków DCT zdefiniowanych punktami, z uwzględnieniem poniższych warunków:</p>	<p>A route of flight outside designated ATS routes may be described as a series of DCT segments defined by points, subject to the following conditions:</p>
<p>a) dla lotów poniżej FL 95, jeśli segment DCT nie został określony jako niedostępny w RAD (Appendix 4);</p>	<p>for flights below FL 95, if the DCT segment has not been specified as unavailable in the RAD (Appendix 4);</p>
<p>b) dla lotów powyżej FL 95, zgodnie z zasadami FRA lub przez segmenty DCT określone w RAD (Appendix 4) jako dostępne.</p>	<p>for flights above FL 95, in accordance with the FRA rules or through DCT segments specified in the RAD (Appendix 4) as available.</p>
<p>UWAGA: ograniczenie nie dotyczy lotów OAT.</p>	<p>NOTE: the restriction does not apply to OAT flights.</p>
<p>3.6.2.3 Jako pierwszy punkt trasy w planie lotu powinien zostać użyty:</p>	<p>As the first point on the route in the flight plan, should be used:</p>

- a) ostatni punkt opublikowanej procedury SID, lub
- b) jeden z punktów opublikowany jako „connecting point” dla odlotu z danego lotniska w RAD (Appendix 5), lub
- c) dla lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej, dla których nie ma opublikowanych procedur SID ani zdefiniowanych punktów w RAD (Appendix 5) – dowolny, zdefiniowany punkt nawigacyjny w promieniu 50 NM od tego lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej.
- 3.6.2.4 Jako ostatni punkt trasy w planie lotu powinien zostać użyty:
- a) pierwszy punkt opublikowanej procedury STAR, lub
- b) jeden z punktów opublikowany jako „connecting point” dla dolotu do danego lotniska w RAD (Appendix 5), lub
- c) dla lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej, dla których nie ma opublikowanych procedur STAR ani zdefiniowanych punktów w RAD (Appendix 5) – dowolny, zdefiniowany punkt nawigacyjny w promieniu 50 NM od tego lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej.
- 3.6.2.5 W ruchu OAT do/z lotnisk wojskowych (dla których zostały opublikowane punkty OAT) ostatnim/pierwszym punktem w trasie lotu powinien być najbliższy punkt OAT dostępny dla danego lotniska.
- 3.6.2.6 W ruchu GAT do/z lotnisk wojskowych należy planować trasę pomiędzy lotniskiem wojskowym a ostatnim/pierwszym punktem poza MCTR/MTMA jako ruch OAT.
- 3.6.3 **Zasady planowania trasy dla lotów VFR**
- 3.6.3.1 W przypadku wykorzystywania w planowanej trasie lotu punktów VFR należy je zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska, dla którego jest on przypisany oraz pierwsza litera kodu punktu VFR, np.: AD EPWA, REP DELTA – zapisujemy jako EPWAD; AD EPLL, REP KILO – zapisujemy jako EPLLK.
UWAGA: nazwa punktów na mapach i w korespondencji radiowej nie zmienia się.
- 3.6.3.2 W przypadku wykorzystania w planie lotu, w trasie lotu punktu odniesienia lotniska (ARP) należy go zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska poprzedzony literą A, np.: ARP EPWA – zapisujemy jako AEPWA, ARP EPLL – zapisujemy jako AEPLL.
- 3.6.3.3 W przypadku umieszczenia w planie lotu punktu zmiany kierunku trasy lotu nad lądem, opisanego współrzędnymi lub namiarem i odległością od pomocy nawigacyjnej należy w polu 18 po RMK/ podać punkt i wpisać nazwę najbliższej miejscowości występującej na Lotniczej mapie Polski - ICAO 1:500 000.
- 3.6.3.4 W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną zgodnie z przepisami dla lotów VFR, której trasa lotu w całości znajduje się w granicach FIR WARSZAWA dopuszcza się stosowanie w polu 15 planu lotu oznacznika STAY oraz w polu 18 planu lotu oznacznika STAYINFO.
- 3.6.3.5 W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną w przestrzeni powietrznej innej niż sąsiedztwo lotniska, w celu udzielenia zainteresowanym służbom ATS kompletnej informacji zaleca się szczegółowy zapis planowanej trasy lotu – w szczególności dotyczy to części planowanego lotu wykonywanego w przestrzeni kontrolowanej.
- 3.6.4 **Zawartość pola 15 planu lotu**
W polu 15 planu lotu należy umieścić pierwszą prędkość przelotową i pierwszy poziom przelotu bez odstępu między nimi oraz opis trasy.
- 3.6.4.1 **Prędkość przelotowa**
Należy wskazać rzeczywistą prędkość powietrzną (TAS) dla pierwszej części trasy lub dla całej trasy, wpisując:
N – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w węzłach (np. N0485);
M – a następnie trzy cyfry celem określenia prędkości powietrznej za pomocą rzeczywistej liczby Macha zaokrąglonej do najbliższych setnych części (np. M082), lub
K – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w kilometrach na godzinę (km/h) (np. K0830).
Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0” w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi prędkość.
- 3.6.4.2 **Poziom przelotu**
Należy wskazać planowany poziom przelotu dla pierwszej części lub całości trasy, wpisując:

the last point of a published SID procedure, or
one of the points published in the RAD as a connecting point for departure from the particular aerodrome (Appendix 5), or
for aerodromes or operating sites with no published SID procedures or points defined in the RAD (Appendix 5) – any defined navigation point within a radius of 50 NM from that aerodrome or operating site.

As the last point on the route in the flight plan, should be used:
the first point of a published STAR procedure, or
one of the points published in the RAD as a connecting point for arrival at the particular aerodrome (Appendix 5), or
for aerodromes or operating sites with no published STAR procedures or points defined in the RAD (Appendix 5) – any defined navigation point within a radius of 50 NM from that aerodrome or operating site.

For OAT flights to/from military aerodromes (for which OAT points have been published), the nearest available OAT point for the particular aerodrome shall be used as the first/last point on the flight route.

For GAT flights to/from military aerodromes, the route shall be planned between the aerodrome and the last/first point outside the MCTR/MTMA as OAT.

Rules of VFR flight route planning

When VFR points are used in the planned flight route, they should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome to which it is assigned and the first letter of the VFR point code, e.g.: AD EPWA, REP DELTA – to be entered as EPWAD; AD EPLL, REP KILO – to be entered as EPLLK.

NOTE: the names of points on charts and in radio communication remain unchanged.

When an aerodrome reference point (ARP) is used in the flight plan, it should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome preceded by the letter A, e.g.: EPWA ARP – to be entered as AEPWA, ARP EPLL – to be entered as AEPLL.

If a point of flight route direction change over land (described by coordinates or bearing/distance from a navigation aid) is entered in the flight plan, in item 18, after the indicator RMK/ indicate the point and enter the name of the nearest village/town shown on the Aeronautical Chart of Poland - ICAO 1:500 000.

If a flight plan is filed for a VFR flight operation, the flight route of which is wholly within the boundaries of the WARSZAWA FIR, it is allowed to use the STAY indicator in item 15 of the flight plan and the STAYINFO indicator in item 18 of the flight plan.

If a flight plan is filed for a flight conducted in airspace other than the vicinity of an aerodrome, in order to provide comprehensive information to the relevant ATS, it is recommended to provide a detailed record of the planned flight route. This particularly applies to the portion of the planned flight conducted in controlled airspace.

Content of item 15 of flight plan

In item 15 of the flight plan, insert the first cruising speed and the first cruising level without a space between them and the route description.

Cruising speed

Indicate the true air speed (TAS) for the first or the whole portion of the route, by inserting:

N – followed by 4 figures to express the air speed in terms of knots (e.g. N0485);

M – followed by 3 figures to express the air speed in terms of Mach number to the nearest hundredths of unit Mach (e.g. M082), or

K – followed by 4 figures to express the air speed in terms of kilometres per hour (km/h) (e.g. K0830).

Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the speed if necessary.

Cruising level

Indicate the planned cruising level for the first or the whole portion of the route, by inserting:

F – a następnie trzy cyfry celem określenia poziomu lotu w setkach stóp (np. F330), lub

A – a następnie trzy cyfry celem określenia wysokości bezwzględnej w setkach stóp (np. A030), lub

S – a następnie cztery cyfry celem określenia standardowego poziomu metrycznego w dziesiątkach metrów (np. S1130), lub

M – a następnie cztery cyfry celem wyrażenia wysokości bezwzględnej w dziesiątkach metrów (np. M0040), lub

VFR – dla lotów niekontrolowanych VFR.

Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0” w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi poziom przelotu.

Dalsze zmiany w planowanym poziomie przelotu należy umieścić w opisie trasy.

3.6.4.3 Planowana trasa lotu

Określając planowaną trasę lotu należy wpisać:

- przydzielony oznacznik kodowy znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać od dwóch do pięciu znaków alfabetycznych w celu podania znaczącego punktu trasy lotu (np. LN, MAY, HADDY);
 - przydzielony oznacznik kodowy trasy ATS lub procedury SID/STAR – wpisać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych w celu podania trasy ATS lub procedury SID/STAR (np. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);
 - odległość i namiar od znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać maksymalnie jedenaście znaków alfanumerycznych w celu określenia punktu, z czego pierwsze pięć znaków określa znaczący punkt nawigacyjny, następnie dwie trzycyfrowe grupy wskazujące kolejno namiar magnetyczny od podanego punktu nawigacyjnego oraz odległość od niego w milach morskich; prawidłowa liczba cyfr powinna zostać uzyskana poprzez dodanie „0”, jeśli jest to konieczne (np. DUB180040);
 - szerokość i długość geograficzną
 - wpisać jedenaście znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną w stopniach i minutach: należy zapisać cztery cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach (dwie cyfry) i minutach (dwie cyfry), po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie pięć cyfr określających długość geograficzną w stopniach (trzy cyfry) oraz minutach (dwie cyfry), po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0” tam, gdzie to konieczne (np. 4620N07805W), lub
 - wpisać siedem znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną tylko w stopniach: należy zapisać dwie cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie trzy cyfry określające długość geograficzną w stopniach, po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0” tam, gdzie to konieczne (np. 46N078W).
- UWAGA:** w FIR WARSZAWA stosowanie współrzędnych geograficznych oraz/lub namiaru i odległości od określonego punktu w planowanej trasie lotu dla lotów IFR GAT wewnątrz FIR WARSZAWA dozwolone jest wyłącznie poniżej FL 95.
- zachowywać odstępy przy zapisywaniu poszczególnych elementów planowanej trasy.

3.6.4.4 Loty poza opublikowanymi trasami ATS

Dla lotów poza opublikowanymi trasami ATS należy podać znaczące punkty trasy lotu, wraz ze wszystkimi punktami, od których zamierzona jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana kierunku lotu albo zmiana przepisów wykonywania lotu.

Podane w trasie lotu punkty należy oddzielić oznacznikiem DCT, chyba że oba punkty są określone za pomocą współrzędnych geograficznych lub namiaru i odległości.

W FIR WARSZAWA długość planowanego segmentu DCT nie jest ograniczona.

3.6.4.5 Zmiana prędkości lub poziomu

Punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości (o 5% TAS lub 0,01 Macha lub więcej) lub zmiany poziomu, należy określić poprzez podanie punktu, a następnie po znaku „/” poprzez określenie prędkości przelotowej i poziomu przelotu bez odstępu między nimi. Wskazanie obydwu wartości jest konieczne, nawet gdy zmianie ulega jedynie jedna z nich.

Przykład:

LN/N0284A045

F – followed by 3 figures to express the cruising level in hundreds of feet (e.g. F330), or

A – followed by 3 figures to express the altitude in hundreds of feet (e.g. A030), or

S – followed by 4 figures to express the standard metric level in tens of metres (e.g. S1130), or

M – followed by 4 figures to express the altitude in tens of metres (e.g. M0040), or

VFR – for uncontrolled VFR flights.

Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the cruising level if necessary.

Further changes to the planned cruising level shall be contained in the route description.

Planned flight route

When specifying the planned route, insert:

the assigned name-code designator of a significant point – enter 2 to 5 alphabetic characters to indicate a significant point on the flight route (e.g. LN, MAY, HADDY);

the assigned name-code designator of an ATS route or SID/STAR procedure – enter 2 to 7 alphanumeric characters to indicate an ATS route or SID/STAR procedure (e.g. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);

the distance and bearing from a significant point – enter up to 11 alphanumeric characters to indicate a point of which the first to five characters shall identify a significant point, then two three-digit groups indicating successively the magnetic bearing from the given navigational point and the distance from it in nautical miles; ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. DUB180040);

latitude and longitude

– insert 11 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees and minutes: enter 4 figures describing latitude in degrees (2 figures) and minutes (2 figures) followed by N (North) or S (South) followed by 5 figures describing longitude in degrees (3 figures) and minutes (2 figures) followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 4620N07805W), or

– insert 7 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees only: enter 2 figures describing latitude in degrees followed by N (North) or S (South) followed by 3 figures describing longitude in degrees followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 46N078W).

NOTE: in the WARSZAWA FIR, the use of geographic coordinates and/or bearing and distance from a specific point on the planned route is allowed only for IFR GAT flights within the WARSZAWA FIR below FL 95.

keep spaces when entering individual elements of the planned route.

Flights outside published ATS routes

For flights outside published ATS routes, indicate significant points on the flight route, including all points from which a change in speed or level, change of flight direction or change of flight rules is intended.

Insert the indicator DCT between points on the flight route unless both points are defined by geographical coordinates or by bearing and distance.

In the WARSZAWA FIR, the length of the planned DCT segment is not limited.

Change of speed or level

The point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence shall be indicated by providing the point followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level without a space between them. Both quantities are necessary even when only one of them will be changed.

Example:

LN/N0284A045

MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

3.6.4.6 Zmiana przepisów wykonywania lotów

Miejsce, w którym jest planowana zmiana przepisów wykonywania lotu należy wskazać poprzez podanie punktu oraz, po odstępie, podanie jednego z następujących skrótów:

VFR – gdy ma nastąpić zmiana z IFR na VFR;

IFR – gdy ma nastąpić zmiana z VFR na IFR.

Przykład:

ABC VFR CDE/N0284A050 IFR

UWAGA: w FIR WARSZAWA nie jest dozwolona zmiana przepisów wykonywania lotów z VFR na IFR nad punktem VFR; np. nie jest dozwolony następujący zapis: EPWAY IFR.

3.6.4.7 Wznoszenie w przelocie

Aby określić parametry wznoszenia w przelocie, należy użyć oznacznika C/, a następnie wpisać bez odstępu punkt, od którego rozpocznie się wznoszenie. Po tym punkcie należy umieścić znak „/”, po którym bez odstępu należy podać prędkość, która powinna być utrzymywana podczas wznoszenia w przelocie, po czym należy bez odstępów określić dwa poziomy określające warstwę, która ma być zajęta podczas wznoszenia w przelocie. W przypadku kiedy nie jest określona górna granica wznoszenia w przelocie, należy po podaniu poziomu, od którego rozpocznie się wznoszenie wpisać PLUS.

Przykład:

C/4821N05025W/M082F290F350

C/4821N05025W/M082F290PLUS

C/5202N05033W/M220F580F620

3.6.4.8 Oznaczenie przepisów wykonywania lotów jako GAT lub OAT, oraz zmiany GAT/OAT lub OAT/GAT

- Loty w całości wykonywane jako GAT nie wymagają stosowania oznacznika.
- Loty w całości wykonywane jako OAT wymagają wprowadzenia oznacznika OAT po pierwszym punkcie trasy.
- Loty ze zmianą GAT/OAT lub OAT/GAT wymagają wprowadzenia oznacznika GAT lub OAT po pierwszym punkcie, od którego planowana jest zmiana.

OAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu OAT.

GAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu GAT.

Przykład:

...GRUDA OAT DCT SUWGI...

...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

3.6.4.9 Użycie oznacznika STAY w planowanej trasie lotu

Oznacznik STAY precyzuje miejsce i czas wykonywania czynności specjalnej planowanej podczas lotu, np. tankowanie w powietrzu, fotografowanie, loty treningowe w okolicy lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej – low pass, touch and go.

UWAGA: nie jest dozwolone stosowanie oznacznika STAY dla opóźnień lotniskowych.

Szczegółowe informacje dotyczące użycia oznacznika STAY/STAYINFO znajdują się w podręczniku IFPS Users Manual.

Użycie oznacznika STAY dozwolone jest tylko w planach lotów dla operacji lotniczych, których planowana trasa lotu w całości znajduje się w IFPZ.

W planowanej trasie lotu dopuszcza się użycie maksymalnie dziewięciu oznaczników STAY.

W celu określenia miejsca, w którym wykonywana będzie czynność specjalna (opisana po oznaczniku STAYINFO w polu 18 planu lotu) należy w trasie lotu wpisać oznacznik STAY pomiędzy punktami rozpoczęcia i zakończenia czynności. Oznacznik STAY powinien zawierać numer sekwencyjny użytego oznacznika (od 1 do 9) i po znaku „/” czas trwania planowanego zadania w formacie: hhmm.

Przykład:

GRU STAY1/0100 GRU

MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

Change of flight rules

The point at which the change of flight rules is planned shall be indicated by providing the point followed by a space and one of the following:

VFR – if from IFR to VFR;

IFR – if from VFR to IFR.

Example:

ABC VFR CDE/N0284A050 IFR

NOTE: in the WARSZAWA FIR, a change of flight rules from VFR to IFR over VFR point is not permitted; for example, the following entry is not allowed: EPWAY IFR

Cruise climb

In order to specify the parameters of cruise climb, use the indicator C/, then the point at which cruise climb is planned to start. After this point, insert “/,” then the speed to be maintained during cruise climb, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb. If no upper limit of cruising climb is defined, insert the word PLUS preceded by the level above which cruise climb is planned, without a space between them.

Example:

C/4821N05025W/M082F290F350

C/4821N05025W/M082F290PLUS

C/5202N05033W/M220F580F620

Indication of flight type as GAT or OAT and of change from GAT to OAT or from OAT to GAT

Flights conducted wholly as GAT do not require the use of an indicator.

Flights conducted wholly as OAT require the insertion of an OAT indicator after the first point of the route.

Flights involving a change from GAT to OAT or from OAT to GAT require the insertion of a GAT or OAT indicator after the first point from which the change is planned.

OAT – indicates the commencement of an OAT portion of the flight.

GAT – indicates the commencement of a GAT portion of the flight.

Example:

...GRUDA OAT DCT SUWGI...

...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

Use of the STAY indicator in the planned flight route

The STAY indicator specifies the site and time of a planned special en-route activity such as air-to-air refuelling, photographic missions, training flights in the vicinity of an aerodrome or operating site – low pass, touch and go.

NOTE: it is not allowed to use a STAY indicator for airport delays.

Detailed information on the use of the STAY/STAYINFO indicator can be found in the IFPS Users Manual.

The STAY indicator shall only be used for those flights that are wholly within the IFPZ.

A maximum of 9 STAY indicators may be used on a planned flight route.

To indicate the site where a special activity will be carried out (described after the indicator STAYINFO in item 18 of the flight plan) enter the indicator STAY between the start and end point of the activity. The STAY indicator shall contain a sequence number (from 1 to 9) followed by a “/”, then the duration of the planned task in the format: hhmm.

Example:

GRU STAY1/0100 GRU

	<i>GRU STAY2/0030 BIBKA</i>	<i>GRU STAY2/0030 BIBKA</i>
	<p>UWAGA 1: czas trwania czynności specjalnej nie może być dłuższy niż całkowity przewidywany czas przelotu ani dłuższy niż całkowity zapas paliwa podany w polu 19 (E/ - Endurance).</p> <p>UWAGA 2: czynność specjalna może być rozpoczęta i zakończona w tym samym punkcie.</p>	<p>NOTE 1: the duration of a special activity shall not exceed the total estimated elapsed time or the fuel endurance entered in item 19 (E/ - Endurance).</p> <p>NOTE 2: a special activity may be commenced and terminated at the same point.</p>
3.7	Pole 16 – lotnisko docelowe i całkowity przewidywany czas przelotu oraz lotnisko/a zapasowe dla lotniska docelowego	Item 16 – destination aerodrome and total estimated elapsed time, destination alternate aerodrome(s)
3.7.1	Należy wskazać lotnisko lub miejsce wykonania operacji lotniczej, w którym statek powietrzny zamierza lądować (w przypadku balonów załogowych spodziewane miejsce lądowania):	Indicate the aerodrome or operating site at which the aircraft intends to land (for manned balloons expected landing site):
a)	wpisując przydzielony przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska lub lądowiska, określony w ICAO Doc 7910, lub	by inserting the four-letter ICAO location indicator of the aerodrome or airfield as specified in ICAO Doc 7910, or
b)	jeżeli dla lotniska docelowego nie został przydzielony wskaźnik lokalizacji ICAO lub lądowanie nie odbywa się na lotnisku lub lądowisku, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku DEST/.	by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the destination aerodrome or the landing is not performed at an aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the destination aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator DEST/.
3.7.2	Po wskaźniku miejsca lądowania należy bez odstępów wpisać za pomocą czterech cyfr całkowity przewidywany czas przelotu. Czterocyfrowy oznacznik uzyskać można poprzez odpowiednie wpisanie „0”, gdy jest to konieczne.	After the landing site indicator, insert the total estimated elapsed time without a space using 4 figures. Ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary.
3.7.3	Należy wskazać nie więcej niż dwa lotniska zapasowe:	Indicate not more than two alternate aerodromes:
a)	wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji lotniska zapasowego, określony w ICAO Doc 7910, lub	by inserting ICAO four-letter indicator of the alternate aerodrome or operating site as specified in ICAO Doc 7910, or
b)	jeżeli dla lotniska zapasowego nie został przydzielony oznacznik lokalizacji ICAO, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska zapasowego lub miejsce wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku ALTN/.	by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the alternate aerodrome, whereas the name of the location of the alternate aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator ALTN/.
3.8	Pole 18 – inne informacje	Item 18 – other information
3.8.1	Należy umieścić dodatkowe informacje odnoszące się do pól planu lotu od 7 do 16 lub inne informacje, które są niezbędne. Należy użyć podanych poniżej oznaczników zgodnie z kolejnością podaną poniżej, po każdym z nich umieszczając symbol „/”, a następnie odpowiedni zapis.	Insert additional information referring to flight plan items from 7 to 16 and other necessary information. Use the indicators defined hereunder in the sequence shown hereunder followed by a “/” and the information to be recorded.
3.8.2	Należy umieścić „0” w przypadku braku dodatkowych informacji do umieszczenia w polu 18 planu lotu.	Insert “0” if no other information is available for insertion in item 18.
3.8.3	STS/ – status. Po wpisaniu tego oznacznika należy podać przyczynę szczególnego traktowania przez organy ATS zgodnie z wymienionymi poniżej oznacznikami. Możliwe jest użycie więcej niż jednego oznacznika statusu. Należy je podać z odstępami pomiędzy nimi.	STS/ – status. After this indicator, insert the reason for special handling by ATS in the form of the appropriate indicators defined hereunder. More than one status indicator may be used. They shall be separated by spaces.
	ALTRV – lot wykonywany z rezerwacją wysokości.	ALTRV – flight operated in accordance with an altitude reservation.
	ATFMX – lot wyłączony z regulacji ATFM; zgodę na wyłączenie z regulacji ATFM uzyskać można zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2; w przypadku uzyskania wyłączenia z regulacji ATFM należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu; automatycznemu wyłączeniu z regulacji podlegają loty ze statusem: HEAD, FFR, MEDEVAC i SAR.	ATFMX – flight exempted from ATFM measures; approval for exemption from ATFM measures may be obtained in accordance with the procedure and under conditions specified in point 8.2; in case of exemption from ATFM measures, indicate the reason for this status in item 18 of the flight plan preceded by RMK/; flights qualifying for automatic exemption from ATFM measures are: HEAD, FFR, MEDEVAC and SAR.
	UWAGA: w przypadku nieuprawnionego użycia oznacznika STS/ATFMX plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:	NOTE: unauthorized use of the STS/ATFMX indicator will result in the flight plan not being accepted by Polish air traffic services, which will lead to the denial of ATC clearance for the flight operation until:
a)	uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od Supervisora ATM (SUP ATM) na użycie tego oznacznika, lub	the operator obtains clearance from the ATM Supervisor (ATM SUP) to use this indicator, or
b)	dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).	the operator updates the flight plan (by removing the unlawfully used indicator).
	FFR – lot związany ze zwalczaniem pożarów. Ten status może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego biorącego udział w akcji ratowniczej, podczas pożaru po uzgodnieniu z właściwym organem Państwowej Straży Pożarnej lub odpowiednim dyrektorem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, w przypadku pożaru terenu przez niego zarządzanego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.	FFR – flight engaged in firefighting. This status may be reported by the flight crew to an ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command involved in the rescue operation during a fire, after coordination with the appropriate unit of the State Fire Service or the relevant director of the State Forest Enterprise 'Lasy Państwowe' in the event of a fire within the area managed by them. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
	FLTCK – lot kontrolny w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych.	FLTCK – flight check for calibration of nav aids.
	HAZMAT – lot z materiałami niebezpiecznymi.	HAZMAT – flight carrying hazardous material.
	HEAD – lot statku powietrznego, wykonywany w misji oficjalnej, na pokładzie którego znajdują się:	HEAD – flight carrying on official mission:
a)	Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, lub	the President of the Republic of Poland, or

- b) Prezes Rady Ministrów, lub
- c) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, lub
- d) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, lub
- e) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w lit. a)-d) z państw obcych. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- HOSP** – lot medyczny zadeklarowany przez władze medyczne. W szczególnych przypadkach możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
- HUM** – lot wykonywany w misji humanitarnej. Wszystkie loty przylatujące lub odlatujące do/z FIR WARSZAWA deklarujące ten status muszą dodatkowo umieścić w polu 18 planu lotu potwierdzenie posiadania zezwolenia ONZ na użycie takiego statusu poprzez użycie zapisu RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service). Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
- MEDEVAC** – lot wykonywany jako ewakuacja medyczna w sytuacjach zagrożenia życia. Status ten może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- NONRVSM** – lot statku powietrznego nie spełniającego wymagań RVSM, ale zamierzającego wykonać lot w przestrzeni powietrznej RVSM.
- SAR** – lot w misji poszukiwawczo-ratowniczej. Status ten nadawany jest przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Lot o takim statusie podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- STATE** – lot w służbie wojskowej, policyjnej lub celnej. Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie zwolnienia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
- Inne przyczyny szczególnego traktowania przez służby ATS są określane po oznaczniku RMK/.
- 3.8.4 **PBN/** – możliwości RNAV lub RNP. Należy podać tyle oznaczników, ile ma zastosowanie do lotu – maksymalnie 8, tj. całkowita liczba znaków nie może przekraczać 16.
- SPECYFIKACJA RNAV
- A1** – RNAV 10 (RNP 10);
- B1** – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 5;
- B2** – RNAV 5 GNSS;
- B3** – RNAV 5 DME/DME;
- B4** – RNAV 5 VOR/DME;
- B5** – RNAV 5 INS lub IRS;
- B6** – RNAV 5 LORAN C;
- C1** – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 2;
- C2** – RNAV 2 GNSS;
- C3** – RNAV 2 DME/DME;
- C4** – RNAV 2 DME/DME/IRU;
- D1** – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 1;
- D2** – RNAV 1 GNSS;
- D3** – RNAV 1 DME/DME;
- D4** – RNAV 1 DME/DME/IRU;
- SPECYFIKACJA RNP
- L1** – RNP 4;
- O1** – wszystkie czujniki dozwolone w podstawowej RNP 1;
- O2** – podstawowa RNP 1 GNSS;
- O3** – podstawowa RNP 1 DME/DME;
- O4** – podstawowa RNP 1 DME/DME/IRU;
- S1** – RNP APCH;
- S2** – RNP APCH z BARO-VNAV;
- T1** – RNP AR APCH z RF (wymagane specjalne upoważnienie);
- T2** – RNP AR APCH bez RF (wymagane specjalne upoważnienie).
- the Prime Minister of Poland,
- the Speaker of the Sejm of the Republic of Poland;
- the Speaker of the Senate of the Republic of Poland;
- persons notified by diplomatic means to the office serving the Minister in charge of foreign affairs, who are equivalents of the persons mentioned in letters a)-d), from foreign states. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
- HOSP** – medical flight declared by medical authorities. In exceptional cases, exemption from ATFM regulations may be obtained in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
- HUM** – flight operating on a humanitarian mission. All flights arriving at or departing from the WARSZAWA FIR declaring this status must additionally include the confirmation of UN approval to use this status in item 18 of the flight plan, using the entry RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service) in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
- MEDEVAC** – flight conducted for a life critical medical emergency evacuation. This status can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
- NONRVSM** – non-RVSM capable aircraft intending to operate in RVSM airspace.
- SAR** – flight engaged in a search and rescue mission. This status is assigned by the civil-military search and rescue coordination centre. It can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
- STATE** – flight engaged in military, customs or police services. Exemption from ATFM measures may be obtained for a flight with this status in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
- Other reasons for special treatment by ATS are specified after the indicator RMK/.
- PBN/** – RNAV or RNP capabilities. Include as many of the indicators below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.
- RNAV SPECIFICATION
- A1** – RNAV 10 (RNP 10);
- B1** – RNAV 5 all permitted sensors;
- B2** – RNAV 5 GNSS;
- B3** – RNAV 5 DME/DME;
- B4** – RNAV 5 VOR/DME;
- B5** – RNAV 5 INS or IRS;
- B6** – RNAV 5 LORAN C;
- C1** – RNAV 2 all permitted sensors;
- C2** – RNAV 2 GNSS;
- C3** – RNAV 2 DME/DME;
- C4** – RNAV 2 DME/DME/IRU;
- D1** – RNAV 1 all permitted sensors;
- D2** – RNAV 1 GNSS;
- D3** – RNAV 1 DME/DME;
- D4** – RNAV 1 DME/DME/IRU;
- RNP SPECIFICATION
- L1** – RNP 4;
- O1** – basic RNP 1 all permitted sensors;
- O2** – basic RNP 1 GNSS;
- O3** – basic RNP 1 DME/DME;
- O4** – basic RNP 1 DME/DME/IRU;
- S1** – RNP APCH;
- S2** – RNP APCH with BARO-VNAV;
- T1** – RNP AR APCH with RF (special authorisation required);
- T2** – RNP AR APCH without RF (special authorisation required).

- 3.8.5 **NAV/** – dane szczególnego znaczenia odnośnie wyposażenia nawigacyjnego, inne niż te określone w PBN/. Po tym oznaczniku podać również system wspomagający GNSS, jeśli występuje, z odstępem między dwiema lub więcej metodami wspomaganie, np. NAV/GBAS SBAS (jeśli w polu 10 użyto oznacznika G).
- 3.8.6 **COM/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności, nieokreślone w polu 10a.
- 3.8.7 **DAT/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie przesyłu danych, nieokreślone w polu 10a.
- 3.8.8 **SUR/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie dozoru, nie określone w polu 10a. Należy podać tyle specyfikacji RSP, ile jest potrzebnych do lotu, używając oznacznika(ów) bez odstępów. Wielokrotne specyfikacje RSP oddzielić odstępami, np. *RSP180 RSP400*.
- 3.8.9 **DEP/** – po tym oznaczniku należy podać nazwę lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne, jeżeli w polu 13 planu lotu wpisano ZZZZ. Jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza i w polu 13 planu lotu wpisano AFIL, należy wpisać miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu.
- 3.8.10 **DEST/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy podać nazwę i lokalizację lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz podać jego współrzędne geograficzne.
- 3.8.11 **DOF/** – po tym oznaczniku należy podać datę rozpoczęcia operacji lotniczej w postaci sześciu cyfr (YYMMDD, gdzie YY oznacza rok, MM miesiąc, a DD dzień), np. *DOF/201017*.
- 3.8.12 **REG/** – po tym oznaczniku należy wpisać znaki rejestracyjne statku powietrznego, jeżeli różnią się od znaku rozpoznawczego podanego w polu 7 planu lotu. W przypadku lotów grupowych należy wpisać znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu.
UWAGA: w przypadku lotów statków powietrznych posiadających zezwolenie na operacje RVSM konieczne jest umieszczenie w polu 18 planu lotu po oznaczniku REG/ znaków rejestracyjnych statku powietrznego, nawet w przypadku wcześniejszego umieszczenia ich w polu 7 planu lotu.
- 3.8.13 **EET/** – w przypadku planu lotu na lot, podczas którego ma nastąpić przecięcie granicy FIR należy po oznaczniku EET wpisać nazwę znaczącego punktu nawigacyjnego, oznacznik FIR, do którego następuje wlot, lub współrzędne geograficzne, a po nim bez odstępu przewidywany czas dolotu do punktu przekroczenia granicy. W przypadku przekroczenia granicy kilku FIR należy dokonać wpisu dla każdego z nich, z zachowaniem odstępu pomiędzy wpisami, np. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321*.
UWAGA: dla operacji lotniczej, podczas której następuje wlot w przestrzeń powietrzną FIR WARSZAWA wymagane jest podanie po oznaczniku EET oznacznika FIR WARSZAWA oraz czasu dolotu do punktu przekroczenia granicy FIR, np. *EET/EPWW0315*.
- 3.8.14 **SEL/** – należy wpisać kod SELCAL, jeżeli został przydzielony (w FIR WARSZAWA podawanie kodu SELCAL nie jest wymagane).
- 3.8.15 **TYP/** – należy wpisać typ statku powietrznego. W przypadku lotów grupowych należy podać typy i liczbę wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, w kolejności analogicznej do zastosowanej podczas zapisu REG/ w polu 18 planu lotu. W przypadku gdy w locie uczestniczy więcej niż jeden statek powietrzny danego typu, należy przed oznacznikiem typu bez odstępu podać ich liczbę, np. *TYP/2F15 5F5 3B2*.
- 3.8.16 **CODE/** – należy wpisać adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego, składającego się z sześciu znaków szesnastkowego systemu znaków), gdy tego wymaga właściwa władza ATS.
- 3.8.17 **DLE/** – należy wskazać planowane opóźnienie na trasie lub w strefie oczekiwania. Należy podać znaczący(e) punkt(y) nawigacyjny(je) trasy, gdzie planowane jest opóźnienie, następnie po znaku „/” czas trwania opóźnienia za pomocą 4 cyfr w formacie hmmm, np. *DLE/MDG0030*.
- 3.8.18 **OPR/** – należy podać oznacznik ICAO lub nazwę użytkownika statku powietrznego, jeżeli jest inny niż wynikający z oznacznika ICAO podanego w polu 7 planu lotu.
- 3.8.19 **ORGN/** – należy wpisać adres AFTN, IATA Type-B lub inne dane kontaktowe nadawcy.
- NAV/** – significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS (if the indicator G has been used in item 10).
- COM/** – indicate communication equipment and capabilities not specified in item 10a.
- DAT/** – indicate data equipment and capabilities not specified in item 10a.
- SUR/** – indicate surveillance applications or capabilities not specified in item 10a. Indicate as many RSP specifications as apply to the flight, using indicator(s) with no space. Separate multiple RSP specifications with a space, e.g. *RSP180 RSP400*.
- DEP/** – after this indicator, enter the name of the aerodrome or operating site and its geographical coordinates if ZZZZ is inserted in item 13 of the flight plan. If the flight plan is submitted in the air and AFIL is inserted in item 13 of the flight plan, insert the location from which additional flight information can be obtained if needed.
- DEST/** – if ZZZZ is inserted in item 16, enter the name and location of the destination aerodrome or operating site, and enter its geographical coordinates.
- DOF/** – after this indicator, enter the date of the start of flight operation in a six-figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day), e.g. *DOF/201017*.
- REG/** – after this indicator, insert the registration mark of the aircraft if different from the aircraft identification in item 7 of the flight plan. For formation flights, insert the registration marks of all aircraft in the formation starting from the leader, separated by a space.
- NOTE:** for RVSM-approved aircraft, it is necessary to insert the aircraft registration marks in item 18 of the flight plan after the indicator REG/, even if they were previously inserted in item 7 of the flight plan.
- EET/** – in the case of a flight plan for a flight that involves crossing the FIR boundary, after the EET indicator, insert the name of a significant navigation point, indicator of the FIR of entry, or geographical coordinates, followed by the estimated time of arrival at the border crossing point without any spaces. In the case of crossing the boundaries of multiple FIRs, make an entry for each of them with spaces between entries, e.g. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321*.
- NOTE:** for flights involving entry into the airspace of the WARSZAWA FIR it is required to provide the indicator for WARSZAWA FIR after the EET indicator, followed by the estimated time of arrival at the FIR boundary crossing point, e.g. *EET/EPWW0315*.
- SEL/** – insert the SELCAL Code for aircraft so equipped (in the WARSZAWA FIR, SELCAL code is not required).
- TYP/** – insert the type of aircraft. For formation flights, enter the types and number of all aircraft in the formation, in the same order as used after the REG/ indicator in item 18 of the flight plan. If more than one aircraft of a certain type participates in the flight, insert the number before the type indicator without spaces, e.g. *TYP/2F15 5F5 3B2*.
- CODE/** – insert the aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority.
- DLE/** – indicate the planned en-route delay or holding. Insert significant navigation point(s) where the delay is planned, followed by a "/" and the length of delay in four digits using the format hmmm, e.g. *DLE/MDG0030*.
- OPR/** – indicate the ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the ICAO designator in item 7 of the flight plan.
- ORGN/** – insert the AFTN or IATA Type-B address, or other contact details of the originator.

- 3.8.20 **PER/** – należy wpisać jedną z następujących liter: A, B, C, D, E, H, określającą dane o osiągnięciu statku powietrznego, opisane w Procedurach służb żeglugi powietrznej – operacje statków powietrznych (PANS-OPS, Doc 8168), tom I – Procedury lotu.
- 3.8.21 **ALTN/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy wpisać nazwę lotniska lub lotnisk zapasowych albo miejsca docelowego wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne.
- 3.8.22 **RALT/** – podać oznacznik(i) ICAO dla lotnisk(a) zapasowego(ych) na trasie lotu, określonych w ICAO Doc 7910 lub, jeśli oznacznik nie został przydzielony dla miejsca wykonania operacji lotniczej, podać nazwę i/lub lokalizację za pomocą współrzędnych geograficznych.
- 3.8.23 **TALT/** – podać oznacznik(i) ICAO dla lotnisk(a) zapasowego(ych) po starcie, określonych w ICAO Doc 7910 lub, jeśli oznacznik nie został przydzielony dla miejsca wykonania operacji lotniczej, podać nazwę i/lub lokalizację za pomocą współrzędnych geograficznych.
- 3.8.24 **RIF/** – należy podać szczegóły trasy prowadzącej do ewentualnego zmienionego lotniska docelowego, po czym przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji tego lotniska. Zmiana trasy wymaga zmiany zezwolenia podczas lotu.
- 3.8.25 **RMK/** – wpisać tekstem otwartym lub używając zdefiniowanych oznaczeń (np. *IFPSRA – IFPS RE-ROUTE ACCEPTED*, *RTECOORDATC – ROUTE COORDINATED WITH ATC*) inne istotne informacje, w szczególności jeśli są wymagane przez władzę lotniczą.
W przypadku lotów wykonywanych w całości w FIR WARSZAWA dozwolone jest użycie języka polskiego. W innym przypadku należy użyć języka angielskiego.
- 3.8.26 **RFP/Qn** – ten oznacznik powinien być umieszczony jako pierwszy w polu 18 planu lotu w przypadku, gdy składany jest zastępczy plan lotu. Literę „n” zastąpić należy cyfrą określającą sekwencyjny numer zastępczego planu (od 1 do 9).
- 3.8.27 **STAYINFn/** – należy opisać zadanie specjalne, którego wykonanie jest planowane podczas lotu w miejscu wskazanym oznaczniakiem STAYn w polu 15 planu lotu. Literę n zastąpić należy numerem sekwencyjnym opisywanego oznaczniaka STAY (od 1 do 9).
- 3.8.28 **EUR/PROTECTED** – oznacznik może być użyty tylko dla lotów zastrzeżonych, tzw. wrażliwych (np. związanych z ochroną). Może być on użyty tylko dla lotów IFR wykonywanych całkowicie w IFPZ. Nie jest automatycznie zwolniony z regulacji ATFM. Informacja o planie lotu z EUR/PROTECTED jest zastrzeżona i zatrzymana w NMOC.
- 3.8.29 **RVR/** – należy podać wartość RVR w metrach dla danego lotu, np. *RVR/200*.
- 3.9 **Informacje, których zamieszczenie w polu 18 planu lotu jest dodatkowo wymagane w FIR WARSZAWA**
- 3.9.1 **RMK/ADIZ** – oznacznik ten umieszcza się w polu 18 planu lotu w przypadku lotów w strefie identyfikacji obrony powietrznej.
- 3.9.2 W przypadku lotów naruszających przestrzeń nad miastami o liczbie mieszkańców określonej w ENR 5.1 punkt 4.5 należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zgody burmistrza (prezydenta) danego miasta.
- 3.9.3 W przypadku lotów naruszających przestrzeń stref ograniczonych (R) wyznaczonych nad parkami narodowymi należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zlecenia lub zgody zarządzającego obiektem lub rejonem chronionym daną strefą R.
UWAGA: wymagania opisane w pkt 3.9.2 i 3.9.3 nie dotyczą lotów wykonywanych zgodnie z opublikowanymi procedurami podejścia do lądowania i odlotu dla lotnisk i lądowisk położonych wewnątrz tych stref oraz lotów statków powietrznych bez napędu w strefach R nad parkami narodowymi, z uwzględnieniem wyjątków zawartych w Załączniku nr 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 w sprawie zakazów lub ograniczeń na czas dłuższy niż 3 miesiące.
- 3.9.4 W przypadku lotów naruszających przestrzeń stref zakazanych (P) należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zlecenia lub zgody zarządzającego obiektem chronionym daną strefą P.
- PER/** – insert one of the following letters: A, B, C, D, E, H, indicating aircraft performance data as specified in the Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – Flight Procedures.
- ALTN/** – if ZZZZ is inserted in item 16 of the flight plan, insert the name of alternate aerodrome(s) or destination operating site and its geographical coordinates.
- RALT/** – indicate the ICAO designator(s) for the en-route alternate aerodrome(s) specified in ICAO Doc 7910 or, if no indicator is allocated to the operating site, indicate the name and/or location using geographical coordinates.
- TALT/** – indicate the ICAO location indicators(s) for take-off alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc 7910 or, if no indicator is allocated to the operating site, indicate the name and/or location using geographical coordinates.
- RIF/** – indicate the route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to re-clearance in flight.
- RMK/** – insert other relevant information in plain language using defined indicators (e.g. *IFPSRA – IFPS RE-ROUTE ACCEPTED*, *RTECOORDATC – ROUTE COORDINATED WITH ATC*), especially when required by the appropriate ATS authority.
For flights conducted wholly within the WARSZAWA FIR the use of Polish language is allowed. Otherwise, the English language shall be used.
- RFP/Qn** – this indicator should be inserted as the first entry in item 18 of the flight plan when filing a replacement flight plan. Replace the letter "n" with a sequence number (from 1 to 9) to indicate the replacement plan number.
- STAYINFn/** – describe the special task planned to be carried out during flight in the location indicated by the indicator STAYn in item 15 of the flight plan. Replace the letter "n" with a sequence number (from 1 to 9) to indicate the replacement plan number.
- EUR/PROTECTED** – this indicator may be used only for those flights for which the details should only be available to a restricted audience, so called sensitive flights (e.g. a security sensitive flight). It can be used only for IFR flights performed entirely within the IFPZ. EUR/PROTECTED flight plan information is confidential and retained in NMOC.
- RVR/** – indicate the minimum RVR value in metres for the flight, e.g. *RVR/200*.
- Additional information required to be included in item 18 of the flight plan in the WARSZAWA FIR**
- RMK/ADIZ** – this indicator shall be inserted in item 18 of the flight plan for flights within the Air Defense Identification Zone.
For flights infringing airspace above urban areas with the number of inhabitants as specified in ENR 5.1 point 4.5, the information confirming the approval from the mayor (president) of the respective town (city) shall be inserted in item 18 of the flight plan following the indicator RMK/.
- For flights infringing airspace over restricted areas (R) designated above national parks, it is necessary to include in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/, information confirming the order or permission from the entity managing the facility or zone protected by the R area.
NOTE: the requirements described in points 3.9.2 and 3.9.3 do not apply to flights conducted in accordance with published approach and departure procedures for aerodromes and airfields located within these areas, as well as to non-powered aircraft flights in R areas above national parks, taking into account exceptions specified in Annex 3 of the Regulation of the Minister of Infrastructure of 18 January 2019 on the flight restrictions that last no longer than 3 months.
- For flights infringing airspace over prohibited areas (P) it is necessary to include in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/, information confirming the order or permission from the entity managing the facility protected by the P area.

- 3.9.5 W przypadku gdy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych udzielił zezwolenia na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieszcza się dane dotyczące tego zezwolenia.
- 3.9.6 Wszystkie loty wykonywane z lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej położonych w FIR WARSZAWA, na które uzyskano zezwolenie na wyłączenie z regulacji ATFM zgodnie z procedurą opisaną w pkt 8.2 muszą w polu 18 planu lotu umieścić wpis STS/ATFMX, a także po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu.
- 3.9.7 W przypadku lotów stanowiących przewóz lotniczy, podczas których następuje przekroczenie granicy państwowej nie stanowiącej granicy wewnętrznej strefy Schengen, podczas których następuje lądowanie handlowe, należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić informację na temat przewozu ładunku i/lub poczty zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 oraz identyfikator alfanumeryczny nadany przewoźnikowi (ACC3), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 z późn. zm.
- 3.9.8 W przypadku lotów, na które wydane zostały zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a które ze względów operacyjnych zmieniły swój znak wywoławczy (np.: w celu uniknięcia tzw. "callsign confusion") należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić identyfikator rejsu zgodny z wydanym zezwoleniem.
- 3.9.9 W przypadku planu lotu na wykonanie części lotu należy po oznaczniku RMK/ podać informację, którego segmentu trasy lotu dotyczy plan lotu, oraz podać punkty początkowy i/lub końcowy tego segmentu zgodnie z pkt.1.4.3.
- 3.9.10 W FIR WARSZAWA dla operacji lotniczych wykonywanych jako OAT w polu 18 planu lotu należy po oznaczniku RMK/ umieścić zapis OAT OVER POLAND.
- 3.9.11 Na wypadek konieczności uzyskania dodatkowych informacji dotyczących planowanego lotu, przedstawiający plan lotu powinien zapewnić możliwość nawiązania kontaktu z załogą przed lotem. Preferowany sposób zapewnienia kontaktu to podanie w polu 18 planu lotu numeru telefonicznego.
- 3.10 **Pole 19 – miejsce na dodatkowe wymagania**
- 3.10.1 Po oznaczniku E/: wpisać czterocyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.
- 3.10.2 Po oznaczniku P/: wpisać całkowitą liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, lub TBN gdy całkowita liczba osób nie jest znana w czasie składania planu lotu.
- 3.10.3 Po oznaczniku R/:
- skreślić U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna;
 - skreślić V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna;
 - skreślić E, jeżeli awaryjna radiolatarnia pokładowa (ELT) nie jest dostępna.
- 3.10.4 Po oznaczniku S/:
- skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić P, jeżeli nie ma polarnego wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić D, jeżeli nie ma pustynnego wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić M, jeżeli nie ma morskiego wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić J, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania w dżungli.
- 3.10.5 Po oznaczniku J/:
- skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia w kamizelki;
 - skreślić L, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w źródło światła;
 - skreślić F, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w środki fluorescencyjne;
 - skreślić U lub V lub obie, jak w przypadku oznacznika R/ wyżej, dla podania wyposażenia kamizelek w urządzenia radiowe.
- 3.10.6 Po oznaczniku D/:
- skreślić wskaźniki D i C, jeżeli nie ma tratw lub wpisać liczbę tratw i całkowitą pojemność wszystkich posiadanych tratw wyrażoną liczbą osób;
 - skreślić oznacznik C, jeżeli tratwy nie mają pokryć;
 - wpisać kolor posiadanych tratw.
- 3.10.7 Po oznaczniku A/: wpisać kolor statku powietrznego i jego charakterystyczne oznaczenia.
- If the Polish Armed Forces Operational Commander has granted permission for crossing the state border and the flight of a foreign military aircraft in the airspace of the Republic of Poland, the relevant information regarding this permission is to be included in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
- All flights conducted from aerodromes or operating sites within the WARSZAWA FIR which have obtained permission to be exempted from ATFM measures according to the procedure specified in point 8.2 must insert STS/ATFMX in item 18 of the flight plan, and after the indicator RMK/, indicate the reason for granting this status.
- For air transport flights crossing a state border which is not an inner border of the Schengen area and where commercial landing occurs, it is necessary to include in item 18 of the flight plan information regarding the transport of cargo and/or mail in accordance with Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, as well as the alphanumeric identifier assigned to the carrier (ACC3), in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/1998 of 5 November 2015, as amended.
- For flights for which permissions have been issued by the President of the Civil Aviation Authority and which have changed their call sign for operational reasons (e.g. to avoid callsign confusion), it is necessary to include the flight identifier, in accordance with the issued permission, in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
- In the case of a flight plan for a portion of flight, it is necessary to provide, after the indicator RMK/, information specifying the flight segment, the flight plan refers to, as well as the initial and/or final point of that segment, in accordance with point 1.4.3.
- In the WARSZAWA FIR for flight operations conducted as operational air traffic (OAT), the entry OAT OVER POLAND shall be inserted in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
- In the event that additional information regarding the planned flight needs to be obtained, the originator of the flight plan should provide the means of contacting the crew before the flight. The preferred method of ensuring contact is to provide a telephone number in item 18 of the flight plan.
- Item 19 – supplementary information**
- After E/: insert a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.
- After P/: insert the total number of persons (passengers and crew) on board, or TBN if the total number of persons is not known at the time of filing the flight plan.
- After R/:
- cross out U if UHF on frequency 243.00 MHz is not available;
cross out V if VHF on frequency 121.500 MHz is not available;
cross out E if emergency location transmitter (ELT) is not available.
- After S/:
- cross out all indicators if survival equipment is not carried;
cross out P if polar survival equipment is not carried;
cross out D if desert survival equipment is not carried;
cross out M if maritime survival equipment is not carried;
cross out J if jungle survival equipment is not carried.
- After J/:
- cross out all indicators if life jackets are not carried;
cross out L if life jackets are not equipped with lights;
cross out F if life jackets are not equipped with fluorescein;
cross out U and/or V; as in R/ (above) to indicate radio capability of jackets, if any.
- After D/:
- cross out indicators D and C if no dinghies are carried or total capacity, in persons, of all dinghies carried;
cross out indicator C if dinghies are not covered;
insert colour of dinghies if carried.
- After A/: insert colour of aircraft and significant markings.

3.10.8 Po oznaczniku N/(UWAGI): skreślić wskaźnik N, jeżeli nie ma uwag, lub podać inne posiadane urządzenia ratunkowe i uwagi odnośnie do tego sprzętu.

3.10.9 Po oznaczniku C/: wpisać nazwisko dowódcy statku powietrznego.
W miejscu „Złożony przez” wpisać nazwę organu lub jednostki lub nazwisko osoby przedstawiającej plan lotu.
Miejsce na dodatkowe wymagania – wpisać, jeżeli dotyczy.

3.11 Aby otrzymać Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) na podstawie nadesłanego planu lotu, należy zaznaczyć odpowiednie pole wyboru w prawym dolnym rogu formularza opublikowanego w AIP Polska ENR 1.10 oraz dopisać adres e-mail, na który PIB ma zostać wysłany.

4. DYSTRYBUCJA PLANÓW LOTÓW

4.1 IFPS jest jedynym źródłem dystrybucji planów lotów przedstawianych na operacje lotnicze wykonywane w całości lub w części według przepisów IFR/GAT oraz wykonywane w całości lub w części w IFPS dla wszystkich organów ATS w strefie IFPS.

UWAGA: w FIR WARSZAWA plany lotów na krajowe loty OAT/GAT i GAT/OAT mogą być dystrybuowane bezpośrednio na adres AFTN: EPWWZEZX, z pominięciem IFPS.

4.2 Niestosowanie się do zasad planowania lotów w FIR WARSZAWA może spowodować odrzucenie planu lotu przez polskie organy ATS oraz brak możliwości wykonania operacji lotniczej, nawet pomimo wcześniejszej akceptacji takiego planu przez IFPS.

4.3 Biura Odpraw Załóg (ARO) na terenie Polski przyjmują plany lotów zgodne z formularzem planu lotu ICAO. Biura Odpraw Załóg mogą odrzucić plan lotu niespełniający wymogów dotyczących formy i zawartości formularza ICAO.

4.4 Biura Odpraw Załóg przyjmują plany lotów (IFR i VFR):

- telefonicznie (+48-22-574-7173 lub +48-81-452-7173);
- za pośrednictwem e-mail: aro@pansa.pl;
- w wersji elektronicznej z wykorzystaniem systemu Integrated Web Briefing (IWB) dostępnym pod adresem: iwb.pansa.pl;
- za pośrednictwem sieci AFTN (adres: EPWWZPZX - patrz: ENR 1.11 ADRESOWANIE KOMUNIKATÓW DOTYCZĄCYCH PLANU LOTU);
- faksem (+48-22-574-7188 lub +48-81-452-7188);
- poprzez stosowne aplikacje internetowe;
- przedstawiane osobiście w Biurach Odpraw Załóg.

UWAGA: użytkownik przestrzeni powietrznej bezpośrednio przed wykonaniem operacji lotniczej zobowiązany jest do upewnienia się, czy przedstawiony przez niego plan lotu nie został odrzucony.

Trasa lotu na i poniżej FL 95, zawarta w przyjętym przez Biuro Odpraw Załóg planie lotu, nie jest weryfikowana pod względem kolizyjności z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest zweryfikowanie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Biuro Odpraw Załóg umożliwia użytkownikom przestrzeni powietrznej samodzielne sprawdzenie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej, wykorzystując do tego celu funkcjonalność systemu Integrated Web Briefing (iwb.pansa.pl). Informacje o dostępności przestrzeni powietrznej są publikowane w AUP/UUP oraz dostępne poprzez kontakt telefoniczny z zespołem ASM-3 (tel.: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; faks: +48-22-574-5337).

4.5 Przedstawienie planu lotu wymagane jest dla:

- lotów w całości lub w części wykonywanych według przepisów IFR;
- lotów VFR:
 - w całości lub w części wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej,
 - zaplanowanych do wykonania w nocy, jeżeli ich wykonanie wiąże się z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska,
 - dla których ma być zapewniona służba informacji powietrznej i służba alarmowa,
 - międzynarodowych z przekroczeniem granicy państwowej stanowiącej granicę zewnętrzną strefy Schengen,
 - zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem ENR 5.2.3 pkt 2.

After N/(REMARKS): cross out indicator N if no remarks, or insert any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.

After C/: insert name of pilot-in-command.

In the FILED BY field, insert the name of the authority or unit or the name of the person filing the flight plan.

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS – fill in if applicable.

To receive a Pre-flight Information Bulletin (PIB) based on the submitted flight plan, tick the appropriate box in the bottom right corner of the form published in AIP Poland ENR 1.10, and provide the e-mail address to which the PIB shall be sent.

FLIGHT PLAN DISTRIBUTION

IFPS is the sole source for the distribution to ATS units within the IFPS of flight plans for operations conducted wholly or partly as IFR/GAT flights and conducted wholly or partly within the IFPS.

NOTE: in the WARSZAWA FIR, flight plans for domestic OAT/GAT and GAT/OAT flights may be distributed directly to the AFTN address: EPWWZEZX, bypassing the IFPS.

Failure to comply with flight planning principles in the WARSZAWA FIR may result in the rejection of the flight plan by Polish ATS units and the inability to carry out the flight, even if the plan has been previously accepted by the IFPS.

The ATS Reporting Offices (AROs) in Poland accept flight plans in accordance with the ICAO flight plan form. The ATS Reporting Offices may reject a flight plan that does not meet the requirements regarding the format and content of the ICAO flight plan form.

The ATS Reporting Offices accept flight plans (IFR and VFR) as follows:

- by telephone (+48-22-574-7173 or +48-81-452-7173);
- by e-mail: aro@pansa.pl;
- in electronic format through the Integrated Web Briefing (IWB) at: iwb.pansa.pl;
- via AFTN (address: EPWWZPZX - see: ENR 1.11 ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES);
- by fax (+48-22-574-7188 or +48-81-452-7188);
- through relevant online applications;
- filed in person at the ATS Reporting Offices.

NOTE: the airspace user is responsible for ensuring before flight that their submitted flight plan has not been rejected.

The flight route contained in the flight plan accepted by an ATS Reporting Office, at and below FL 95, is not verified for risk of conflict with active airspace structures. It is the responsibility of the pilot-in-command to verify the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structures. An ATS Reporting Office enables airspace users to independently check the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structure elements using the functionality of the Integrated Web Briefing system (iwb.pansa.pl). Information on airspace availability is published in the AUP/UUP and is available through telephone contact with the ASM-3 team (phones: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; fax: +48-22-574-57337).

The submission of a flight plan is required for the following flights:

- flights conducted wholly or partly under IFR;
- VFR flights:
 - conducted wholly or partly in controlled airspace,
 - planned to operate at night if leaving the vicinity of an aerodrome,
 - for which flight information service and alerting service is to be provided;
 - international flights crossing the state border that serves as the external border of the Schengen Area,
 - planned wholly or partly in the ADIZ, subject to ENR 5.2.3 point 2.

UWAGA 1: nie zaleca się ponownego przesyłania nowego planu lotu, o ile plan lotu przedstawiony na ten sam lot nie został zakończony lub unieważniony.

UWAGA 2: w FIR WARSZAWA każdy przedstawiony plan lotu może dotyczyć wyłącznie jednego lotu (od startu do lądowania statku powietrznego). Oznacza to, że wykonanie więcej niż jednego lotu na podstawie tego samego planu lotu jest niedozwolone.

UWAGA 3: statek powietrzny znajduje się w sąsiedztwie lotniska, gdy wykonuje lot w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub go opuszcza (SERA art. 2 pkt 9 i 10).

UWAGA 4: jeżeli lot odbywa się z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej, na którym nie ma służby ATS, zapewnienie służby alarmowej i służby informacji powietrznej, oprócz przedstawienia planu lotu, wymaga dodatkowo od dowódcy statku powietrznego aktywacji/uruchomienia planu lotu. Aktywacja/uruchomienie planu lotu odbywa się poprzez podanie godziny startu:

- telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO),
- przez radio lub telefon do właściwego ośrodka FIS.

UWAGA 5: w przypadku lotów VFR w przestrzeni klasy G, w ADIZ wymagane jest zgodnie z pkt 3.9.1 wpisanie w planie lotu oznacznika ADIZ oraz dodatkowo powiadomienie bezpośrednio przed startem organu ATS, odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot (właściwy terytorialnie ośrodek FIS).

UWAGA 6: w strefach ADIZ, za zgodą właściwego organu (Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego, tel.: +48-261-828-766) dopuszcza się loty statków powietrznych, które nie posiadają wyposażenia umożliwiającego utrzymanie dwustronnej łączności z organami ATS, bez złożenia planu lotu i po poinformowaniu organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska o lokalizacji i czasie lotów.

4.6 Przedstawienia planu lotu nie wymagają loty:

- a) wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, z wyjątkiem zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem punktu 4.5, UWAGA 6;
- b) międzynarodowe, wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej z przecięciem granicy państwowej nie stanowiącej granicy zewnętrznej strefy Schengen;
- c) wykonywane według przepisów VFR w nocy w sąsiedztwie lotniska;
- d) loty AIR POLICING;
- e) loty spełniające warunki określone w punkcie 4.5, UWAGA 6.

UWAGA: użytkownicy przestrzeni powietrznej nie są zwolnieni z obowiązku przedstawiania planów lotów na operacje lotnicze z przekroczeniem granicy Polski z krajami strefy Schengen, wykonywane w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), jeżeli taki obowiązek nakładają przepisy tych krajów.

4.7 Plan lotu może być przedstawiony z maksymalnym wyprzedzeniem 120 godzin przed EOBT.

4.8 Wyprzedzenie czasowe z jakim należy przedstawić plany lotów to:

- a) w przypadku lotów podlegających regulacjom ATFM, planowanych do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT i których trasa planowana jest w całości lub w części w strefie IFPPZ – co najmniej 3 godziny przed EOBT;
- b) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty niepodlegające regulacjom ATFM, planowane do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- c) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej – co najmniej 30 minut przed EOBT;
- d) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości lub w części w przestrzeni powietrznej kontrolowanej – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- e) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty planowane według przepisów VFR, podczas których nastąpi przekroczenie granicy FIR WARSZAWA – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- f) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, podczas których planowany jest wlot w przestrzeń kontrolowaną – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;

NOTE 1: it is not recommended to submit a new flight plan unless the previous flight plan for the same flight has been closed or cancelled.

NOTE 2: in the WARSZAWA FIR, each submitted flight plan can only refer to one flight (from take-off to landing of an aircraft). This means that conducting more than one flight based on the same flight plan is not permitted.

NOTE 3: an aircraft is considered to be in the vicinity of an aerodrome when it is flying in the aerodrome traffic circuit, entering or leaving the circuit (SERA Article 2 (9) and (10)).

NOTE 4: when a flight is carried out from an aerodrome or operating site where ATS is not provided, the provision of alerting service and flight information service requires the pilot-in-command additionally to open/activate a flight plan. A flight plan is opened/activated by providing the take-off time:

- by phone to an ATS Reporting Office (ARO),
- by radio or phone to the relevant FIS unit.

NOTE 5: for VFR flights in Class G airspace within the ADIZ, it is required, according to point 3.9.1, to include the indicator ADIZ in the flight plan and additionally notify the ATS unit responsible for the airspace where the flight will be conducted (the territorially competent FIS unit) immediately before take-off.

NOTE 6: within an ADIZ, with the permission of a relevant military unit (Air Operations Centre – Air Component Command, phone: +48-261-828-766), flights of aircraft without equipment enabling two-way radio communication with ATS units are permitted without a filed flight plan. In such a case, the ATS unit responsible for the area in which the flight is to be conducted or AMC Poland shall be notified of the location and time of flights.

The submission of a flight plan is not required for the following flights:

VFR flights conducted within uncontrolled airspace, except for those planned wholly or partly within an ADIZ, subject to point 4.5, NOTE 6;

international VFR flights conducted within uncontrolled airspace, crossing a state border that does not constitute the external border of the Schengen Area;

VFR flights conducted at night in the vicinity of an aerodrome;

AIR POLICING flights;

flights that meet the conditions specified in 4.5 point, NOTE 6.

NOTE: airspace users are not exempted from the obligation to submit flight plans for flights crossing the Polish border with Schengen area countries, conducted under VFR within uncontrolled airspace, if such obligation is imposed by the regulations of those countries.

Flight plans may be submitted up to a maximum of 120 hours in advance of the EOBT.

The time parameters for the submission of flight plans are as follows:

for flights subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT and the route of which is planned wholly or partly within the IFPPZ – at least 3 hours prior to the EOBT;

for flight plans for flights not subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT – at least 1 hour prior to the EOBT;

for flight plans for flights under VFR planned wholly within uncontrolled airspace – at least 30 minutes prior to the EOBT;

for flight plans for flights under VFR planned wholly or partly within controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;

for flight plans for flights planned to be conducted under VFR, crossing the WARSZAWA FIR boundary – at least 1 hour prior to the EOBT;

for flight plans for flights under VFR with planned entry into controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;

- g) w przypadku składania zastępczych planów lotu (RFP) ostatni z nich powinien zostać przedstawiony co najmniej 30 minut przed EOBT.
- 4.9 Każde opóźnienie w przedstawieniu planu lotu może skutkować jego odrzuceniem.
- 4.10 Polskie służby ATS nie ponoszą żadnej odpowiedzialności z tytułu jakichkolwiek konsekwencji wynikających z błędów popełnionych przez użytkownika przy określaniu trasy lotu w planie lotu IFR (wydłużenie czasu trwania i/lub trasy lotu, zwiększone opłaty nawigacyjne, opóźnienie czasów EOBT i ETA itp.).
- 5. ZMIANY W PLANIE LOTU**
- 5.1 Zmiany w planie lotu przed rozpoczęciem operacji lotniczej**
- 5.1.1 Przedstawiony plan lotu w razie potrzeby może podlegać aktualizacji zarówno w zakresie zmian EOBT, jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyłączeniem danych zawartych w tak zwanych "polach kluczowych", których modyfikacje nie są dopuszczalne:
- a) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- b) lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- c) lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- d) data lotu.
- UWAGA:** w praktyce może dojść do akceptowanej zmiany DOF w sytuacji, kiedy nastąpi zmiana EOBT o wartość przesuwającą EOBT na godzinę 00:00 lub późniejszą.
- 5.1.2 Zmiany w planie lotu mogą być dokonywane depeszami DLA lub CHG.
- 5.1.3 Depeszą DLA możliwa jest zmiana tylko EOBT, przy czym niedozwolona jest zmiana EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego, tzw. „negative delay”. Maksymalne przesunięcie EOBT nie może być większe niż o 20 godzin. Depesza DLA musi zawierać następujące informacje:
- a) pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- b) pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT;
- c) pole 16 – lotnisko docelowe;
- d) pole 18 – tylko datę lotu.
- 5.1.3.1 Dla lotów podlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 15 minut.
- 5.1.3.2 Dla lotów niepodlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 30 minut.
- 5.1.3.3 W przypadku konieczności zmiany EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego należy unieważnić plan lotu depeszą CNL i przedstawić nowy plan lotu ze zmienionym EOBT.
- 5.1.4 Depeszą CHG możliwe są zmiany zarówno EOBT (z zastrzeżeniami jak w pkt 5.1.3), jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyjątkiem danych zawartych w polach kluczowych. Depesza CHG musi zawierać następujące informacje:
- a) pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- b) pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT;
- c) pole 16 – lotnisko docelowe;
- d) pole 18 – tylko datę lotu;
- e) pole 22 ICAO zawierające wszystkie pola, w których dokonywane są zmiany. W przypadku zmiany w polach 18 i/lub 19 pole 22 powinno zawierać wszystkie elementy pola 18 i/lub 19, również te, które nie podlegają zmianie.
- 5.1.5 W sytuacji, kiedy zostały przedstawione dwa lub więcej plany lotów na operacje o identycznych polach kluczowych nie podlegające regulacjom ATFM, do zmiany EOBT w jednym lub więcej z nich zaleca się użycie depeszy CHG.
- UWAGA:** miejsce, w którym należy przedstawiać depesze modyfikujące DLA i/lub CHG powinno być identyczne jak podczas przedstawiania planu lotu.
- 5.2 Zmiany w planie lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej**
- 5.2.1 W przypadku zmian w planie lotu w trakcie lotu załoga przekazuje modyfikacje odpowiednim służbom ruchu lotniczego (FIS, ATC).

when filing replacement flight plans (RFPs), the last RFP shall be filed at least 30 min prior to the EOBT;

Any delay in submitting a flight plan may result in its rejection.

Polish ATS bear no responsibility for any consequences resulting from errors made by the user in determining the flight route in an IFR flight plan (extended duration and/or route, increased navigation fees, delayed EOBT and ETA, etc.).

CHANGES TO A FLIGHT PLAN

Changes to a flight plan before flight

A submitted flight plan may be updated, if necessary, regarding changes to the EOBT and other data contained in the flight plan, excluding data in the so-called key fields which shall not be modified:

aircraft identification;

aerodrome of departure or operating site;

aerodrome of destination or operating site;

date of flight.

NOTE: in practice, an accepted change to the DOF may occur when the EOBT is shifted to a time at or after 00:00.

Changes to a flight plan can be made using DLA or CHG messages.

The DLA message allows for changes only to the EOBT, while changing the EOBT to an earlier time than originally planned (negative delay) is not allowed. The maximum adjustment of the EOBT cannot exceed 20 hours. The DLA message must include the following information:

item 7 – aircraft identification;

item 13 – departure aerodrome and new revised EOBT;

item 16 – destination aerodrome;

item 18 – date of flight only.

For flights subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 15 minutes shall be reported.

For flights not subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 30 minutes shall be reported.

If it is necessary to change the EOBT to an earlier time than originally planned, the flight plan must be cancelled using a CNL message, and a new flight plan with the revised EOBT shall be submitted.

The CHG message allows for changes to both the EOBT (with the restrictions mentioned in point 5.1.3) and other data contained in the flight plan, excluding data in the key items. The CHG message must include the following information:

item 7 – aircraft identification;

item 13 – departure aerodrome and revised EOBT;

item 16 – destination aerodrome;

item 18 – date of flight only.

ICAO item 22 containing all the items to which changes are made.

In the event of changes to items 18 and/or 19, item 22 should include all elements of item 18 and/or 19, including those that remain unchanged.

When multiple flight plans have been submitted for operations with identical key fields and not subject to ATFM regulations, it is recommended to use the CHG message to change the EOBT in one or more of them.

NOTE: the place where DLA and/or CHG messages are submitted should be the same as when submitting the flight plan.

Changes to a flight plan during flight

In the case of changes to the flight plan during flight, the crew shall communicate the changes to the appropriate air traffic services (FIS, ATC).

5.2.2 Z wyjątkiem nieumyślnego odstąpienia od przedstawionego planu lotu, w przypadku planu lotu na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – wszystkie zmiany do tego planu. Natomiast w przypadku innych lotów VFR w przestrzeni niekontrolowanej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu (SERA.4015).

5.2.3 Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ścisłe w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do planu lotu i podlegają zgłoszeniu (SERA.4015).

6. UNIEWAŻNIENIE PLANU LOTU

6.1 Unieważnienie planu lotu przed laniem

Przedstawiony plan lotu może zostać unieważniony/skasowany przy użyciu depechy CNL. Depesza typu CNL musi zawierać:

- pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- pole 13 – lotnisko startu i EOBT;
- pole 16 – lotnisko docelowe;
- pole 18 – tylko data lotu.

UWAGA 1: dystrybucja depechy CNL powinna odbywać się w sposób zgodny z zasadami dotyczącymi przedstawionego planu lotu, z którym jest związana.

UWAGA 2: w przypadku opóźnienia przewyższającego przewidywany czas odblokowania o 30 minut dla lotu kontrolowanego lub opóźnienia wynoszącego 1 godzinę dla lotu niekontrolowanego, dla których został przedstawiony plan lotu, plan ten powinien być poprawiony lub należy przedstawić nowy plan lotu, anulując poprzedni w zależności od tego, co jest stosowane.

6.2 Unieważnienie planu lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej

6.2.1 Przedstawiony plan lotu może zostać zakończony w trakcie wykonywania operacji lotniczej (nie dotyczy operacji wykonywanych w ADIZ), co oznacza że zostanie on unieważniony na dalszą część operacji. Zakończenie planu lotu może dotyczyć zarówno planu lotu przedstawionego na część trasy, po przekroczeniu punktu końcowego planowanej trasy, jak również planu lotu przedstawionego na całość trasy lotu, jeśli dowódca statku powietrznego zdecydował o rezygnacji z zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej na dalszą część trasy.

6.2.2 Zakończenie planu lotu w trakcie trwania operacji lotniczej należy zgłosić poprzez podanie meldunku o zakończeniu części lotu lub meldunku o rezygnacji z zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego.

UWAGA 1: w przypadku skróconego planu lotu (opisanego w pkt 1.4.4), odcinkowego planu lotu (opisanego w punktach 1.4.3.3 – segment dla DEPFPL oraz 1.4.3.5 – segment dla RTEFPL), w których plan lotu kończy się w trakcie lotu, należy złożyć meldunek o zakończeniu tej części lotu, na którą plan lotu został przedstawiony. Złożenie meldunku oznacza wygaśnięcie planu lotu. Fakt zapewnienia służby radarowej nie zwalnia pilota z obowiązku złożenia meldunku.

UWAGA 2: przykładowy meldunek o zakończeniu planu lotu, którego trasa kończy się w trakcie lotu w przestrzeni niekontrolowanej brzmi następująco: „SP-ABC/ABC123, proszę o zakończenie mojego planu lotu, pkt TANGO, godz. 1220 UTC”.

7. ZAKOŃCZENIE PLANU LOTU

7.1 Zgodnie z SERA.4020, obowiązkiem załogi jest złożenie meldunku o przylocie niezwłocznie po lądowaniu.

7.2 Zgłaszając telefonicznie meldunek o przylocie, należy podać:

- znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);
- lotnisko przylotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- czas przylotu.

UWAGA: po 30 minutach od przewidywanego zakończenia planu lotu w przypadku braku informacji o zakończeniu planu lotu lub lądowaniu uruchamiana jest służba alarmowa.

Except when inadvertently deviating from the submitted flight plan, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit (SERA.4015).

Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported (SERA.4015).

CANCELLATION OF A FLIGHT PLAN

Cancellation of a flight plan before flight

A submitted flight plan may be cancelled by CNL message. The CNL message must include:

- item 7 – aircraft identification;
- item 13 – departure aerodrome and EOBT;
- item 16 – destination aerodrome;
- item 18 – date of flight only.

NOTE 1: the distribution of a CNL message should be done in a manner according to the rules applicable to the presented flight plan it is associated with.

NOTE 2: In the event of a delay exceeding the estimated off-block time by 30 minutes for a controlled flight or a delay of 1 hour for an uncontrolled flight, for which a flight plan has been submitted, the plan should be revised, or a new flight plan shall be submitted, cancelling the previous one depending on what is applicable.

Cancellation of a flight plan during flight

A submitted flight plan can be closed during the flight operation (excluding operations conducted in ADIZ), which means it will be cancelled for the remaining part of the flight. The closure of the flight plan can apply to both a flight plan submitted for a portion of the route after passing the planned final point of the route, as well as a flight plan submitted for the entire route if the pilot-in-command has decided not to use flight information service and alerting service for the remaining part of the route.

The closure of a flight plan during flight shall be notified by providing a report shall be submitted to the appropriate air traffic services unit on the closure of the portion of flight or a report on the decision not to use flight information service and alerting service.

NOTE 1: for an abbreviated flight plan (described in point 1.4.4), a flight plan for a portion of flight (described in points 1.4.3.3 – segment for DEPFPL, and 1.4.3.5 – segment for RTEFPL), where the flight plan closes during flight, a report on the closure of the portion of flight for which the flight plan was submitted. Submitting the report shall mean the expire of the flight plan. The provision of radar service does not exempt the pilot from the obligation to submit the report.

NOTE 2: an example of a report on the closure of a flight plan with the route terminating during flight in uncontrolled airspace would be as follows: "SP-ABC/ABC123, request to close flight plan, point TANGO, time 1220 UTC".

CLOSING A FLIGHT PLAN

In accordance with SERA.4020, the flight crew is obliged to make an arrival report at the earliest possible moment after landing.

An arrival report by phone shall contain the following information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

NOTE: if there is no information about the closure of the flight plan or landing within 30 minutes of the estimated end of the flight plan, the alerting service is activated.

- 7.3 Jeżeli lądowanie odbyło się w miejscu, w którym nie jest zapewniana służba ruchu lotniczego, zakończenie (zamknięcie) planu lotu należy zgłosić telefonicznie do Biura Odpraw Zalóg (ARO), tel.: +48-22-574-7173; lub odpowiedniego terytorialnie dla miejsca lądowania sektora FIS zgodnie z poniższym wykazem.
- a) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Gdańsk:
- FIS Gdańsk Wschód:
+48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485;
+48-58-340-7461, +48-81-452-746;
+48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (faks).
- FIS Gdańsk Zachód:
+48-22-574-7495, +48-58-340-7495, +48-81-452-7495;
+48-58-340-7461, +48-81-452-7461;
+48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (faks).
- b) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Warszawa:
- FIS Warszawa:
+48-22-574-5585, +48-81-452-5585;
+48-22-574-5588, +48-81-452-5588;
+48-22-574-5586, +48-81-452-5586 (faks).
- c) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Kraków:
- FIS Kraków:
+48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585;
+48-22-574-7588, +48-12-639-7588, +48-81-452-7588;
+48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (faks).
- d) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Poznań Północ:
- FIS Poznań Północ:
+48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7385;
+48-22-574-7393, +48-61-896-7393, +48-81-452-7393;
+48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (faks).
- e) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Poznań Południe:
- FIS Poznań Południe:
+48-22-574-7387, +48-61-896-7387, +48-81-452-7387;
+48-22-574-7394, +48-61-896-7394, +48-81-452-7394;
+48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (faks).
- 7.4 W przypadku braku możliwości nawiązania kontaktu telefonicznego z właściwym sektorem FIS lub ARO, zakończenie (zamknięcie) planu lotu powinno być zgłoszone do innego wymienionego powyżej sektora FIS, podając:
- a) nazwę sektora FIS, w którym nastąpiło lądowanie;
b) wszystkie informacje zawarte w pkt 7.2.
- 7.5 Jeżeli wiadomo, że urządzenia łączności na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej są niewystarczające i jeżeli nie ma innego sposobu przesłania z ziemi meldunków o przylocie, podejmuje się następujące działania. Tuż przed lądowaniem pilot dowódca statku powietrznego, jeżeli jest to możliwe, nadaje do właściwego organu służb ruchu lotniczego depeczę odpowiadającą meldunkowi o przylocie.
- 7.6 Zakończenie planu lotu (nadanie depeczy odpowiadającej meldunkowi o przylocie) oznacza rezygnację z usług zapewnienia służby alarmowej i służby informacji powietrznej, związanej z danym planem lotu.
UWAGA: ze względów bezpieczeństwa ten sposób kończenia planu lotu zalecany jest jedynie w przypadku braku możliwości skorzystania z innych sposobów.
- 7.7 Złożenie meldunku o przylocie nie jest wymagane po wylądowaniu na lotnisku, na którym zapewniane są służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że komunikacja radiowa lub sygnały wzrokowe wskazują na fakt zaobserwowania lądowania.
- 8. ZASADY UZYSKIWANIA ZEZWOLENIA NA UŻYCIĘ "STS/ATFMX" W FIR WARSZAWA**
- 8.1 Oznacznik STS/ATFMX może być użyty w planie lotu tylko i wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na jego użycie od SUP ATM (patrz pkt 8.2).
- 8.2 Procedura uzyskania zezwolenia na użycie statusu STS/ATFMX została opisana poniżej.
- 8.2.1 Wytyczne określające zasadność użycia STS/ATFMX:
- If the landing takes place at a location where air traffic service is not provided, the closure of the flight plan shall be reported by phone to the ATS Reporting Office (ARO), phone +48-22-574-7173; or FIS sector territorially competent for the landing site according to the list below.
- Gdańsk FIS sector area of responsibility:
- Gdańsk FIS East:
+48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485;
+48-58-340-7461, +48-81-452-746;
+48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (fax).
- Gdańsk FIS West:
+48-22-574-7495, +48-58-340-7495, +48-81-452-7495;
+48-58-340-7461, +48-81-452-7461;
+48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (fax).
- Warszawa FIS sector area of responsibility:
- Warszawa FIS:
+48-22-574-5585, +48-81-452-5585;
+48-22-574-5588, +48-81-452-5588;
+48-22-574-5586, +48-81-452-5586 (fax).
- Kraków FIS sector area of responsibility:
- Kraków FIS:
+48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585;
+48-22-574-7588, +48-12-639-7588, +48-81-452-7588;
+48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (fax).
- Poznań FIS North sector area of responsibility:
- Poznań FIS North:
+48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7385;
+48-22-574-7393, +48-61-896-7393, +48-81-452-7393;
+48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (fax).
- Poznań FIS South sector area of responsibility:
- Poznań FIS South:
+48-22-574-7387, +48-61-896-7387, +48-81-452-7387;
+48-22-574-7394, +48-61-896-7394, +48-81-452-7394;
+48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (fax).
- If it is not possible to establish telephone contact with the appropriate FIS sector or ARO, the closure of the flight plan should be reported to another FIS sector mentioned above, providing:
- name of the FIS sector where the landing occurred;
all information specified in point 7.2.
- When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the pilot-in-command shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report.
- Closing a flight plan (sending a message comparable to an arrival report) means that the pilot decides not to use alerting service and flight information service related to the flight plan.
NOTE: for safety reasons, this method of closing a flight plan is recommended only when other means are not available.
- Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.
- RULES FOR OBTAINING PERMISSION TO USE "STS/ATFMX" IN THE WARSZAWA FIR**
- The STS/ATFMX indicator shall only be used in a flight plan after obtaining permission to use it from the ATM SUP (see point 8.2).
- The procedure for obtaining permission to use the STS/ATFMX status is described below.
- Guidelines for the validity of using STS/ATFMX:

- a) w przypadku zagrożenia życia lub gdy integralność fizyczna osoby może zostać poważnie naruszona w sposób trwały w przypadku opóźnienia spowodowanego przydzieleniem regulacji ATFM; sytuacje te mogą dotyczyć pacjentów z zagrożeniem utraty kończyn, pilnego transportu organów lub zespołów medycznych, lotów z substancjami medycznymi (np.: izotopami) oraz lotów humanitarnych; wniosek taki musi być poparty potwierdzeniem udzielonym przez służby medyczne;
- b) misja w interesie państwa, z jaką udaje się osoba lub osoby na pokładzie statku powietrznego jest tak ważna, że jakiegokolwiek opóźnienie jest niedopuszczalne;
- c) misja państwowa, wykonywana podczas lotu jest na tyle ważna, że niedopuszczalne jest jakiegokolwiek opóźnienie mogące mieć wpływ na jej pozytywny wynik.
- 8.2.2 Operator zainteresowany uzyskaniem zgody na zwolnienie z regulacji ATFM i uzyskaniem zgody na możliwość umieszczenia w polu 18 planu lotu oznacznika STS/ATFMX dla lotu z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej leżącego w FIR WARSZAWA powinien zwrócić się ze stosownym wnioskiem o zwolnienie z regulacji ATFM i przesłać go na co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem wraz z dokumentacją potwierdzającą spełnienie przesłanek wymienionych w pkt 8.2.1 na adres elektroniczny: **kz.atm@pansa.pl** lub numer faks: **+48-22-574-5539**.
- 8.2.3 Informacja zwrotna o przydzieleniu zwolnienia z regulacji ATFM i możliwości umieszczenia zapisu STS/ATFMX zostanie udzielona w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem.
- 8.2.4 W nagłych sytuacjach (np. transport chorego w stanie zagrażającym życiu, transport organów) lub gdy operator statku powietrznego nie jest w stanie dotrzymać 3-godzinnego wyprzedzenia złożenia wniosku, zobowiązany jest do telefonicznego powiadomienia o tym fakcie SUP ATM oraz do przesłania stosownego wniosku o zwolnienie z regulacji ATFM i wszystkich niezbędnych dokumentów tak szybko, jak to możliwe na wyżej wymieniony adres e-mail, nie później jednak niż 48 godzin po wykonaniu lotu.
Zasadność wniosku będzie sprawdzona na podstawie przesłanych informacji.
Numery tel. do kontaktu z SUP ATM (H24):
+48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.
- 8.2.5 Wszyscy operatorzy, którzy otrzymali stałe zezwolenie na zwolnienie z regulacji ATFM zobowiązani są do posiadania i dostarczenia na żądanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub SUP ATM właściwych dokumentów uzasadniających wykorzystanie zwolnienia z regulacji ATFM przez okres co najmniej 24 miesięcy od daty lotu.
- 8.2.6 Należy mieć świadomość, że każdy lot zwolniony spod regulacji ATFM generuje opóźnienia dla innych operacji lotniczych. Dlatego istotnym jest, by zwolnienia z regulacji ATFM były przyznawane w sposób uzasadniony. W przypadku użycia przez zainteresowanego operatora w planie lotu oznacznika STS/ATFMX bez wymaganej zgody, mimo zaakceptowania planu lotu przez IFPS plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:
- uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od SUP ATM na użycie tego oznacznika, lub
- dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).
- in the event of a threat to human life or when the physical integrity of a person could be seriously and permanently compromised due to a delay caused by ATFM regulations; those situations may concern patients with threat of loss of limbs, urgent transfer of human organs and the transportation of medical teams; flights with medical substances (e.g. isotopes) and humanitarian flights; such a request must be supported by confirmation provided by medical services;
- mission in the interest of a state being undertaken by the person or persons on board the aircraft is of such importance that any delay is unacceptable;
- state mission performed during the flight is so important that any delay that may affect its positive outcome is unacceptable.
- An operator interested in obtaining permission to be exempted from ATFM measures and to use the STS/ATFMX indicator in the flight plan for a flight from an aerodrome or operating site located in the WARSZAWA FIR should submit an appropriate application for exemption from ATFM measures and send it along with documentation confirming the fulfilment of the conditions listed in point 8.2.1 at least 3 hours before the planned flight to the email address: **kz.atm@pansa.pl**, or by fax: **+48-22-574-5539**.
- Feedback on granting the exemption from ATFM measures and the possibility to use the STS/ATFMX indicator will be provided, whenever possible, at least 3 hours before the planned flight.
- In urgent situations (e.g. transport of a patient in a life-threatening condition, transport of organs) or when the aircraft operator is unable to provide a 3-hour advance notice for the application, they are required to notify the ATM SUP of this fact by phone and submit the application for exemption from ATFM measures and all necessary documents as soon as possible to the aforementioned e-mail address, but not later than 48 hours after the flight.
- The validity of the application will be verified based on the provided information.
Phone numbers to contact with ATM SUP (H24):
+48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.
- All operators who have received a permanent exemption from ATFM regulations are required to possess and provide, upon request by the Civil Aviation Authority or ATM SUP, the relevant documents justifying the use of the exemption from ATFM regulations for a period of at least 24 months from the date of the flight.
- It should be borne in mind that each flight exempted from ATFM measures generates delays for other air operations. Therefore, it is essential for exemptions from ATFM measures to be granted in a justified manner. If an operator uses the STS/ATFMX indicator in the flight plan without the required permission and the flight plan is still accepted by the IFPS, the Polish air traffic services will not accept the flight plan, resulting in a lack of ATC clearance for the operation until either:
- the operator obtains permission from the ATM SUP to use the indicator, or
- the operator updates the flight plan (i.e. removes the unlawfully used indicator).