

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1. General

The following documents should be consulted prior to filing a flight plan:

1. The Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 ("SERA Regulation");
2. ICAO Annex 2, provisions that are not provided by Regulation EU No923/2012 and its further amendments, are transposed at national level by Romanian civil aviation regulation Air Traffic Services (RACR-ATS).
Note: RACR - ATS is available for consultation and downloading on the website www.caa.ro.
3. ICAO Doc. 4444 ATM/501 and Doc. 7030 Regional Supplementary Procedures, part EUR, provisions that are transposed at national level by Procedures and instructions for civil aviation - Air Traffic Services (PIAC - ATS).
Note: PIAC - ATS is available for consultation and downloading on the website www.caa.ro
4. IFPS Users Manual - the current edition.
Note: This document is available for consultation and downloading on the EUROCONTROL's website (<http://www.eurocontrol.int/tags/ifps>)

For flight planning purposes, the provisions of the current version of Commission Regulation (EC) No 1033/2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky shall be applied.

The regulation is applicable to the following parties involved in the submission, modification, acceptance and distribution of flight plans:

- operators and agents acting on their behalf;
- pilots and agents acting on their behalf;
- air traffic services units providing services to general air traffic flying in accordance with instrument flight rules (IFR/GAT).

2. Flight plan submission

2.1 Submission of a flight plan (SERA.4001)

- (a) 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.
- (b) A flight plan shall be submitted prior to operating:
 - (1) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;
 - (2) any IFR flight within advisory airspace;
 - (3) any flight within or into areas, or along routes designated by the Romanian CAA, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;
 - (4) any flight within or into areas or along routes designated by the Romanian CAA, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;
 - (5) any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned;
 - (6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.
- (c) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.
- (d) Unless a shorter period of time has been prescribed by the Romanian CAA for domestic VFR flights, a flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach:
 - (1) the intended point of entry into a control area or advisory area; or
 - (2) the point of crossing an airway or advisory route.

ENR 1.10 PLANURI DE ZBOR

1. Generalități

Următoarele documente trebuie consultate premergător depunerii unui plan de zbor:

1. Regulamentul Comisiei de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 („Regulamentul SERA“);
2. Anexa 2 OACI ale cărei prevederi care nu se regăsesc în Regulamentul UE nr. 923/2012 cu amendamentele ulterioare, sunt transpuse la nivel național prin Reglementarea aeronautică civilă română Servicii de Trafic Aerian (RACR-ATS).

Notă: RACR - ATS este disponibil pentru consultare și descărcare pe website-ul www.caa.ro.

3. OACI Doc. 4444 ATM/501 și Doc. 7030 Proceduri regionale suplimentare, partea EUR, ale căror prevederi sunt transpuse la nivel național prin Proceduri și instrucțiuni de aviație civilă - Serviciile de trafic aerian (PIAC - ATS).

Notă : PIAC - ATS este disponibil pentru consultare și descărcare pe website-ul www.caa.ro

4. Manualul de utilizare al IFPS - ediția în vigoare.

Notă: Acest document este disponibil pentru consultare și descărcare pe website-ul EUROCONTROL (<http://www.eurocontrol.int/tags/ifps>)

În scopuri de planificare a zborului, se aplică dispozițiile versiunii actuale a Regulamentului (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza anterioară zborului pentru cerul unic european.

Regulamentul este aplicabil următoarelor părți implicate în depunerea, modificarea, acceptarea și distribuirea planurilor de zbor:

- operatori și agenți care acționează în numele acestora;
- piloți și agenți care acționează în numele acestora;
- unități ATS care furnizează servicii traficului aerian general efectuat în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR/GAT).

2. Depunerea planului de zbor

2.1 Depunerea unui plan de zbor (SERA.4001)

- (a) Informațiile legate de un zbor prevăzut sau de o porțiune a unui zbor prevăzut trebuie furnizate unităților de servicii de trafic aerian sub forma unui plan de zbor. Termenul „plan de zbor” înseamnă, după caz, informații complete despre toate elementele cuprinse în descrierea planului de zbor, acoperind întreaga rută a unui zbor, sau informații simplificate necesare, printre altele, în scopul obținerii unei autorizări pentru o porțiune mică a unui zbor, cum ar fi traversarea unei căi aeriene, decolarea de pe un aerodrom controlat sau aterizarea pe un astfel de aerodrom.
- (b) Un plan de zbor trebuie depus înainte de efectuarea:
 - (1) oricărui zbor sau porțiuni dintr-un zbor căruia urmează să i se asigure servicii de control al traficului aerian;
 - (2) oricărui zbor IFR în interiorul unui spațiu aerian consultativ;
 - (3) oricărui zbor în interiorul unor zone desemnate sau către zone desemnate sau de-a lungul unor rute desemnate de AACR, pentru a facilita furnizarea serviciilor de informare a zborurilor, de alarmare și de căutare și salvare;
 - (4) oricărui zbor în interiorul unor zone desemnate sau către zone desemnate sau de-a lungul unor rute desemnate de AACR, pentru a facilita coordonarea cu unitățile militare competente sau cu unitățile de servicii de trafic aerian din statele adiacente în vederea evitării eventualei necesități de interceptare în scopul identificării;
 - (5) oricărui zbor care traversează granițele internaționale, cu excepția cazului în care statele în cauză prevăd altfel;
 - (6) oricărui zbor prevăzut să se desfășoare pe timpul nopții, dacă se părăsește vecinătatea unui aerodrom.
- (c) Un plan de zbor trebuie depus, înainte de plecare, la un birou de raportare al serviciilor de trafic aerian sau, în timpul zborului, trebuie transmis către unitatea de servicii de trafic aerian sau stația radio de control aer-sol corespunzătoare, cu excepția cazului în care s-au luat măsuri pentru depunerea de planuri de zbor repetitive.
- (d) Cu excepția cazului în care AACR a prevăzut o perioadă mai scurtă pentru zborurile VFR interne, un plan de zbor pentru orice zbor prevăzut să traverseze granițele internaționale sau căruia urmează să i se asigure serviciul de control al traficului aerian sau serviciul consultativ de trafic aerian trebuie depus cu cel puțin 60 de minute înainte de plecare sau, dacă este depus în timpul zborului, la o oră care să asigure primirea sa de către unitatea ATS corespunzătoare cu cel puțin 10 minute înainte de ora la care se estimează că aeronava va ajunge la:
 - (1) punctul prevăzut de intrare într-o regiune de control sau într-o regiune consultativă; sau
 - (2) punctul de traversare a unei căi aeriene sau rute consultative.

2.2 Completion of a flight plan (SERA.4010)

- (a) A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including 'Alternate aerodrome(s) or operating site(s)' regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.
- (b) It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the Romanian CAA or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

2.3 Changes to a flight plan (SERA.4015)

- (a) Subject to the provisions of SERA.8020 (b) 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.
- (b) 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.

2.4 For any flight which can be affected by ATFM measures, the flight plan shall be submitted at least 3 hours before the estimated off-block time (EOBT).

For flights operated under the IFR or/and VFR, flight plans shall not be submitted more than 120 hours before the estimated off-block time of a flight.

For any IFR flight or IFR part of a VFR/IFR flight arriving, overflying or departing IFPS, a flight plan shall be submitted, directly or through the responsible ARO/Briefing serving the departure aerodrome, to IFPS.

Departure aerodrome	Responsible ARO/Briefing	Operational hours	Telephone	Fax
LRAR, LRTR	ARO/Briefing Timișoara	W: 0500-1700 S: 0400-1600	+40 (0) 256 494 034	+40 (0) 256 494 034
	ARO/Briefing București Otopeni	W: 1700-0500 S: 1600-0400	+40 (0) 212 032 122 +40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 315 +40 (0) 213 114 316	+40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 316
LRBC, LRBM, LROP, LRBS, LRCL, LRCV, LRIA, LROD, LRSM, LRSB, LRSV, LRTM	ARO/Briefing București Otopeni	H24	+40 (0) 212 032 122 +40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 315 +40 (0) 213 114 316	+40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 316
LRCK, LRTC	ARO/Briefing Constanța	H24	+40 (0) 241 742 158	+40 (0) 241 742 158

For any part of a flight that is carried out within IFPS, flight plan must be submitted in accordance with the provisions contained the above specified documents, preferably using the IFPS readdressing function.

For the VFR flights departing from an uncontrolled aerodrome for which submission of a flight plan is required prior to departure, the flight plan shall be submitted to the nearest ARO/Briefing as listed above.

In order to obtain clearance for crossing a controlled area or landing at a controlled aerodrome for a flight operated under the VFR rules, the crew of an aircraft in flight may transmit a simplified flight plan to the responsible ATS unit.

The flight plan may be submitted by fax, under the condition that the flight plan is forwarded on ICAO flight plan form and a confirmation for the acceptance of the flight plan is requested from ARO.

The flight plan may be submitted via website: <http://flightplan.romatsa.ro> . Prior user registration is required.

The flight plan may be submitted by telephone to the nearest ARO/Briefing only if the following conditions are met:

- the aircraft is performing a domestic VFR/GAT flight during day time;
- the aircraft departs from a field or from a water surface where no other communication means are available (AFTN/Fax).

2.2 Completarea unui plan de zbor (SERA.4010)

- (a) Un plan de zbor trebuie să conțină informații, după caz, despre elementele relevante până la rubrica „aerodromul (aerodromurile) sau locul (locurile) de operare de rezervă”, inclusiv, cu privire la întreaga rută sau porțiunea din aceasta pentru care se depune planul de zbor.
- (b) În plus, acesta trebuie să conțină informații, după caz, despre toate celelalte elemente prevăzute de AACR sau considerate necesare de către persoana care depune planul de zbor.

2.3 Modificări ale unui plan de zbor (SERA.4015)

- (a) Sub rezerva dispozițiilor de la punctul SERA.8020 litera (b), orice modificare a unui plan de zbor depus pentru un zbor IFR sau pentru un zbor VFR efectuat ca zbor controlat trebuie raportate cât mai repede posibil unității de servicii de trafic aerian competente. Pentru alte zboruri VFR, modificările semnificative ale unui plan de zbor trebuie raportate cât mai repede posibil unității de servicii de trafic aerian competente.
- (b) Dacă informațiile transmise înainte de plecare cu privire la autonomia aeronavei sau numărul total de persoane la bord sunt incorecte la momentul plecării, acestea constituie o modificare semnificativă a planului de zbor și, ca urmare, trebuie raportate.

2.4 Pentru zborurile care pot fi subiectul unor măsuri ATFM planul de zbor trebuie să fie depus cu cel puțin 3 ore înainte de EOBT.

Pentru orice zbor IFR sau VFR, planul de zbor nu trebuie să fie transmis cu mai mult de 120 de ore înainte de ora estimată de punere în mișcare (EOBT).

Pentru orice zbor IFR, inclusiv pentru porțiunile de zbor IFR ale zborurilor mixte IFR/VFR, care intră în, survolează sau pleacă din IFPZ, trebuie să fie depus un plan de zbor către IFPS, direct sau prin intermediul unității ARO/Briefing responsabile care deservește aerodromul de plecare.

Aerodromul de plecare	ARO/Briefing responsabil	Ore de funcționare	Telefon	Fax
LRAR, LRTR	ARO/Briefing Timișoara	W: 0500-1700 S: 0400-1600	+40 (0) 256 494 034	+40 (0) 256 494 034
	ARO/Briefing București Otopeni	W: 1700-0500 S: 1600-0400	+40 (0) 212 032 122 +40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 315 +40 (0) 213 114 316	+40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 316
LRBC, LRBM, LROP, LRBS, LRCL, LRCV, LRIA, LROD, LRSM, LRSB, LRSV, LRTM	ARO/Briefing București Otopeni	H24	+40 (0) 212 032 122 +40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 315 +40 (0) 213 114 316	+40 (0) 212 032 127 +40 (0) 213 114 316
LRCK, LRTC	ARO/Briefing Constanța	H24	+40 (0) 241 742 158	+40 (0) 241 742 158

Pentru orice porțiune a unui zbor care se desfășoară în afara IFPZ, planul de zbor trebuie transmis în conformitate cu cerințele cuprinse în documentele specificate la punctul 1 de mai sus, de preferat utilizând funcția de readresare a IFPS.

Pentru zborurile VFR care pleacă de pe un aerodrom necontrolat și pentru care este necesar a se depune un plan de zbor anterior decolării, planul de zbor trebuie transmis la cea mai apropiată dintre unitățile ARO/Briefing enumerate mai sus.

În scopul obținerii aprobării pentru traversarea unui spațiu controlat sau pentru aterizarea pe un aerodrom controlat, echipajul unei aeronave care efectuează un zbor VFR poate transmite din zbor, către unitatea ATS competentă, un plan de zbor simplificat.

Planul de zbor poate fi transmis prin fax la ARO/Briefing cu condiția ca acesta să fie completat pe un formular plan de zbor ICAO și să se solicite ulterior de la ARO/Briefing confirmarea acceptării planului de zbor.

Planul de zbor poate fi depus prin internet accesând site-ul web: <http://flightplan.romatsa.ro>. Este necesară înregistrarea anterioară a utilizatorilor.

Planurile de zbor pot fi depuse prin telefon, la cea mai apropiată unitate ARO/Briefing numai dacă se îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- aeronava execută un zbor VFR/GAT intern pe timp de zi;
- aeronava decolează de pe un teren sau o suprafață de apă, unde nu sunt disponibile alte mijloace de comunicație (AFTN/fax).

3. IFPS test system (IFPUV)

IFPUV is a flight plan validation system which allows the originators to verify their flight plans prior submission to IFPS.

The IFPUV Application can be used to syntax check any flight plan, whether or not any portion of the route is within the IFPS Zone (IFPZ). The IFPUV Application can also be used to syntax check flight plans for VFR flights. The IFPUV Application will first check the syntax of the flight plan, and then will check whether the flight plan is entirely VFR and whether any portion of the route is within the IFPZ. If the entire flight plan is VFR or if no part of the route is within the IFPZ, the following error message will be sent in return:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

If this is the only error message sent in return, the IFPUV Application has not detected any syntax errors.

The originators who want to verify their flight plans through IFPUV they can do so by submitting their flight plans to the following addresses:

Internet: <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/>
AFTN: EUCHZMFV
SITA: BRUEY7X

4. Adherence to Airspace Utilization Rules and Availability

4.1 Adherence to flight plan (SERA.8020)

- (a) Except as provided for in (b) and (d) an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.
- (1) Unless otherwise authorised by the Romanian CAA, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:
- (i) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
 - (ii) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.
- (2) Unless otherwise authorised by the Romanian CAA, or directed by the appropriate air traffic control unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.
- (3) Deviation from the requirements in point (1) shall be notified to the appropriate ATS unit.
- (b) *Inadvertent changes.* In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:
- (1) Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- (2) Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.
- (3) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to ATS or such other period of time as prescribed by the Romanian CAA, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.
- (4) Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.
- (c) *Intended changes.* Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:
- (1) Change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.
- (2) Change of route:
- (i) *Destination unchanged:* aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.



3. Sistemul de testare IFPS (IFPUV)

IFPUV este un sistem de validare a planurilor de zbor care permite originatorilor să verifice planurile de zbor premergător transmiterii acestora la IFPS.

Aplicația IFPUV poate fi folosită pentru a verifica sintaxa oricărui plan de zbor, indiferent dacă ruta este sau nu în zona IFPS (IFPZ). De asemenea, aplicația IFPUV poate fi folosită pentru a verifica sintaxa planurilor de zbor VFR.

Aplicația IFPUV va verifica mai întâi sintaxa planului de zbor, iar mai apoi va verifica dacă planul de zbor este în totalitate VFR sau dacă există o parte a rutei în cadrul IFPZ. În cazul în care tot zborul este VFR sau în cazul în care nici o parte a rutei nu este în IFPZ, se va prezenta următorul mesaj de eroare:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

Dacă acesta este singurul mesaj de eroare trimis, aplicația IFPUV nu a detectat erori de sintaxă.

Originatorii care vor să verifice planurile de zbor prin intermediul IFPUV o pot face folosind una din următoarele adrese:

Internet: <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/>

AFTN: EUCHZMFV

SITA: BRUEY7X

4. Respectarea regulilor de utilizare a spațiului aerian și a disponibilității acestuia

4.1 Respectarea planului de zbor (SERA.8020)

(a) Cu excepția cazurilor prevăzute la literele (b) și (d), o aeronavă trebuie să se conformeze planului de zbor curent sau părții aplicabile a planului de zbor curent depus pentru un zbor controlat, dacă nu s-a făcut o cerere de modificare și nu s-a obținut o autorizare de la unitatea de control al traficului aerian competentă sau dacă nu apare o situație de urgență care necesită o acțiune imediată din partea aeronavei, caz în care, de îndată ce circumstanțele permit, după aplicarea măsurilor impuse de starea de urgență, unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie informată cu privire la acțiunile întreprinse și la faptul că acestea au fost impuse de starea de urgență.

(1) Cu excepția cazului în care există o autorizare contrară din partea AACR sau instrucțiuni contrare de la unitatea de control al traficului aerian competentă, zborurile controlate trebuie să fie efectuate, în măsura posibilului:

(i) de-a lungul axului definit al rutei, atunci când se desfășoară pe o rută ATS stabilită; sau

(ii) direct între mijloacele de navigație și/sau punctele care definesc ruta, atunci când se desfășoară pe orice altă rută.

(2) Cu excepția cazului în care există o autorizare contrară din partea AACR sau instrucțiuni contrare de la unitatea de control al traficului aerian competentă, o aeronavă care zboară pe un segment de rută ATS definit prin raportare la radiofari omnidirecționale de frecvență foarte înaltă trebuie să își schimbe mijlocul primar de ghidare a navigației de la mijlocul din spatele său la cel din față la punctul de schimbare a frecvenței sau cât mai aproape posibil, din punct de vedere operațional, de acesta, în cazul în care este stabilit un astfel de punct.

(3) Abaterile de la cerințele prevăzute la punctul 1 trebuie notificate unității ATS corespunzătoare.

(b) *Modificări involuntare.* În cazul în care un zbor controlat se abate involuntar de la planul său de zbor curent, se iau următoarele măsuri:

(1) Abaterile de la traiect: dacă aeronava este în afara traiectului, se iau de îndată măsuri pentru modificarea capului aeronavei astfel încât să revină la traiect cât mai curând posibil.

(2) Variația vitezei adevărate: dacă valoarea medie a vitezei adevărate la nivelul de croazieră variază sau se estimează ca va varia între punctele de raport cu plus sau minus 5 % din valoarea acestei viteze indicată în planul de zbor, trebuie informată în acest sens unitatea de servicii de trafic aerian competentă.

(3) Modificarea orei estimate: dacă se constată că ora estimată pentru următorul punct de raport, pentru următoarea limită a unei regiuni de informare a zborurilor sau pentru aerodromul de destinație, luându-se în considerare primul dintre aceste puncte care este atins, este diferită cu mai mult de 2 minute față de cea notificată ATS sau față de orice altă perioadă de timp prevăzută de AACR, ora estimată revizuită trebuie notificată cât mai curând posibil unității ATS corespunzătoare.

(4) În plus, atunci când este în vigoare un acord ADS-C, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie informată automat prin intermediul legăturii de date de fiecare dată când apar modificări care depășesc valorile-limită prevăzute în contractul de eveniment ADS-C.

(c) *Modificări intenționate.* Cererile de modificare a planului de zbor trebuie să includă informațiile indicate mai jos:

(1) Modificarea nivelului de croazieră: identificarea aeronavei; noul nivel de croazieră solicitat și viteza de croazieră la acest nivel, orele estimate revizuite (dacă este cazul) la limitele regiunilor de informare a zborului care urmează.

(2) Modificarea rutei:

(i) *Destinație neschimbată:* identificarea aeronavei; regulile de zbor; descrierea noii rute de zbor incluzând datele corespunzătoare din planul de zbor, începând cu poziția de la care urmează să se facă modificarea de rută solicitată; orele estimate revizuite; orice altă informație pertinentă.

- (ii) *Destination changed*: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.
- (d) *Weather deterioration below the VMC*. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:
- (1) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
 - (2) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or
 - (3) if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or
 - (4) request clearance to operate in accordance with the instrument flight.

4.2 No flight plans shall be filed via the airspace of BUCUREȘTI FIR deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for BUCUREȘTI FIR/BUCUREȘTI CTA and any reference to them shall be made via <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

5. Instruction for the flight planning

The Flight Plan form shall be filled in accordance with SERA.4010 and PIAC-ATS (ICAO Doc. 4444 ATM/501) and in addition, as follows:

1. The "type of flight" shall be inserted at Item 8.
2. The significant point on BUCUREȘTI FIR boundary designator and the accumulated Estimated Elapsed Time (EET) to that point shall be inserted at Item 18.
(for example: EET/KARIL 0145).
3. **Equipment and Capabilities**
Capabilities comprise the following elements:
 - a) presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;
 - b) equipment and capabilities commensurate with flight crew qualifications; and
 - c) where applicable, authorization from the appropriate authority.The maximum characters number that can be inserted in the sub-item 10b to describe the serviceable surveillance equipment carried and/or capabilities on board, is 20.
Exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33 kHz are to be indicated by inserting the letter Z in Item 10a and then inserting the appropriate descriptors in the following indicators in Item 18 as detailed in the IFPS Users Manual:
 - a) insert EXM833 following COM/;
 - b) insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate following NAV/;
 - c) insert CPDLCX following DAT/.
4. **The planned cruising level** for the first or the whole portion of the route to be flown shall be in terms of Flight Level, expressed as F followed by 3 figures (e.g. F085; F330).
5. **Flight altitudes** shall be indicated in hundreds of feet, expressed as A followed by 3 figures (e.g. A045; A100).
6. **True Air Speed (TAS)** for the first or the whole portion of the route to be flown shall be in terms of Knots expressed as N followed by 4 figures (e.g. N0485).
7. **Status indicator (STS/)** is used to indicate the necessity for "special handling".
Only the following recognised abbreviations shall be used:
 - ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;
 - ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority;
 - FFR: fire-fighting;
 - FLTCK: flight check for calibration of nav aids;
 - HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;
 - HEAD: a flight with Head of State status;
 - HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;
 - HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;
 - MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;
 - MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;
 - NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;
 - SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission; and
 - STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.



- (ii) *Destinație schimbată*: identificarea aeronavei; regulile de zbor; descrierea rutei de zbor revizuite către noul aerodrom de destinație, incluzând datele corespunzătoare din planul de zbor, începând cu poziția de la care urmează să se facă modificarea de rută solicitată; orele estimate revizuite; aerodromul (aerodromurile) de rezervă; orice altă informație pertinentă.
- (d) *Deteriorarea condițiilor meteorologice sub valorile VMC*. Atunci când devine evident că nu va fi posibil zborul în VMC în conformitate cu planul de zbor curent, un zbor VFR efectuat ca zbor controlat:
- (1) solicită o autorizare modificată care să permită aeronavei să continue zborul în VMC către destinație sau către un aerodrom de rezervă sau să părăsească spațiul aerian în care este necesară o autorizare ATC; sau
 - (2) dacă nu se poate obține o autorizare în conformitate cu litera (a), continuă să opereze în VMC și notifică unității ATC competente măsurile luate, fie pentru a părăsi respectivul spațiu aerian, fie pentru a ateriza la cel mai apropiat aerodrom corespunzător; sau
 - (3) dacă se desfășoară într-o zonă de control, solicită autorizarea de a opera ca zbor VFR special; sau
 - (4) solicită autorizarea de a opera în conformitate cu regulile de zbor instrumental.

4.2. Nu se vor completa planuri de zbor în cadrul FIR BUCUREȘTI care să se abată de la restricțiile naționale definite în cadrul Route Availability Document (RAD). Acest document european comun de referință cuprinde toate regulile de utilizare a spațiului aerian și disponibilitatea acestuia pentru FIR BUCUREȘTI/CTA BUCUREȘTI și orice referire la aceste reguli se va face folosind portalul <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

5. Instrucțiuni privind completarea planului de zbor

Planul de zbor se completează în conformitate cu prevederile SERA.4010 și PIAC-ATS (ICAO Doc. 4444 ATM/501) și, în plus, după cum urmează:

1. Se înscrie în câmpul 8 "tipul zborului";
2. Se înscrie în câmpul 18 punctul de intrare/ieșire în/din FIR BUCUREȘTI și timpul estimat cumulativ (Estimated Elapsed Time - EET) până la punctul respectiv.
(exemplu: EET/KARIL 0145).
3. **Echipment și capabilități**
Capabilitățile cuprind următoarele elemente:
 - a) prezența echipamentului corespunzător, în stare de funcționare, la bordul aeronavei;
 - b) echipamentul și capabilitățile sunt corespunzătoare calificărilor echipajului; și
 - c) atunci când este aplicabil, autorizarea de către autoritatea corespunzătoare.Numărul maxim de caractere care pot fi indicate în cadrul subcâmpului 10b pentru a indica echipament și capabilități de supraveghere aflate în stare de funcționare, nu trebuie să fie mai mare de 20.
Excepțiile pentru RNAV, CPDLC și 8.33kHz vor fi indicate prin inserarea literei Z în Câmpul 10a și apoi prin inserarea indicatorilor corespunzători în următoarele subcâmpuri din Câmpul 18, așa cum este precizat în Manualul de utilizare al IFPS:
 - a) inserați EXM833 după indicatorul COM/;
 - b) inserați RNAVX sau RNAVINOP, după caz, după indicatorul NAV/;
 - c) inserați CPDLCX după indicatorul DAT/.
4. **Nivelul de croazieră** planificat pentru întreaga rută sau pentru un segment al acesteia se inserează ca *nivel de zbor*, indicat prin litera F urmată de 3 cifre (exemplu: F085; F330).
5. **Altitudinile de zbor** se indică în sute de picioare și se indică prin litera A urmată de 3 cifre (exemplu: A045; A100).
6. **Viteza adevărată** (True Air Speed-TAS) planificată pentru întreaga rută sau pentru un segment al acesteia se indică în *Noduri* prin litera N urmată de 4 cifre (exemplu: N0485).
7. **Indicatorul de statut (STS)** este folosit pentru a indica necesitatea de "tratament special" a zborului respectiv. Se folosesc numai următoarele abreviații recunoscute:
 - ALTRV: pentru un zbor operat în concordanță cu o rezervare de altitudine;
 - ATFMX: pentru un zbor ce deține aprobare din partea autorității ATS corespunzătoare pentru a fi exceptat de la măsurile ATFM;
 - FFR: stingere a incendiilor;
 - FLTCK: zbor de verificare pentru calibrarea mijloacelor de navigație aeriană;
 - HAZMAT: pentru un zbor care transportă materiale periculoase;
 - HEAD: pentru un zbor cu statutul Șef de Stat;
 - HOSP: pentru un zbor medical declarat de către autoritățile medicale;
 - HUM: pentru un zbor operat în cadrul unei misiuni umanitare;
 - MARSA: pentru un zbor pentru care o entitate militară își asumă responsabilitatea eșalonării aeronavelor militare;
 - MEDEVAC: evacuare de urgență din motive medicale care pun în pericol viața;
 - NONRVSM: pentru un zbor cu capacitate non-RVSM care intenționează să opereze în spațiul RVSM;
 - SAR: pentru un zbor implicat într-o misiune de căutare și salvare;
 - STATE: pentru un zbor al serviciilor de poliție, vamă sau militare.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

- 8. Date of Flight (DOF).** When filling a flight plan more than 24 hours, but not more than 120 hours (5 days) in advance of the estimated off-block time (EOBT), the date of the flight must be given in the remarks field using the "DOF/" indicator in field 18 of the flight plan.

Example: ICAO field 18: DOF/090320 i.e. 20 March 2009.

- 9. Change of EOBT** For flights or part thereof operated under the IFR/GAT, any change of more than 15 minutes to the EOBT shall be submitted to IFPS.

Change to the EOBT to a future time can be done by submitting to IFPS a CHG or a DLA message.

When a delay to a flight modifies the EOBT and that new EOBT passes across midnight (00:00UTC), it is strongly recommended to use a CHG message over a DLA.

Change to the EOBT to a previous time can be done by submitting to IFPS a CNL message followed by a new flight plan which contains the new EOBT.

- 10.Route.** The information's regarding the route shall be inserted into field 15 of the flight plan.

The STAY indicator shall be used to indicate an en-route delay associated with special activities only for those flights operated completely within the IFPZ.

Where SIDs or STARs are published for an aerodrome, the last significant point of the standard departure route shall be filed as the first point of the route or the first significant point of the standard arrival route shall be filed as the last point of the route, as appropriate.

Where no SIDs or STARs are published for an aerodrome, letters "DCT" shall be inserted as first / last element of the route.

Note 1: Filing "DCT" in flight plan, Item 15, (c) Route (including changes of speed, level and/or flight rules) by the AOs is **not allowed** within București FIR (LRBB), except:

- where no SIDs or STARs are published for an aerodrome;
- for transiting Constanța TMA, Arad TMA and NAPOC TMA;
- during FRA operations (see ENR 1.3 Free Route Airspace general procedures).

Note 2: Filing "DCT" in flight plan, Item 15, (c) Route (including changes of speed, level and/or flight rules) by the AOs is **allowed** inside Constanța TMA above FL055, inside Arad TMA above FL105 and inside NAPOC TMA above FL105, in accordance with **the airspace utilization rules and availability**.

Note 3: Filing "DCT" in flight plan, Item 15, (c) Route (including changes of speed, level and/or flight rules) by the AOs is **not allowed** as an intention to cross the boundary of București FIR (LRBB) outside of officially published ATS route/s and 5LNCs, except over the Romanian-Hungarian and Romanian-Bulgarian borders where FRA Operation is permitted according to the SEE FRA specifications (see ENR 1.3 for details).

- 11.Sub-fields of Item 18.** The following sub-field indicators are processed by IFPS:

-STS/,-PBN/,-EUR/,-NAV/,-COM/,-DAT/,-SUR/,-DEP/,-DEST/,-DOF/,-REG/,-EET/,-SEL/,-TYP/,-CODE/,-RVR/,-DLE/,-OPR/,-ORGN/,-PER/,-ALTN/,-RALT/,-TALT/,-RIF/,-RMK/,-STAYINFO/,-RFP/.

- 12.Performance Based Navigation (PBN)**

Not more than 16 characters (8 elements) can be specified under PBN/ to indicate RNAV and/or RNP capabilities.

- 13.OAT/GAT.** To indicate a change from GAT to OAT or vice versa the "/GAT" or "/OAT" indicators shall be inserted after the appropriate significant point in the route.

Example 1 : N0400F280.....NTM/OAT TB6.....

This example shows a change from GAT to OAT at the point "NTM".

Example 2 : N0400F280.....NTM/N0300F250/OAT TB6.....

This example shows the same change as above but together with a change of speed and flight level.

The IFPS always assumes that all flights begin GAT, unless, it finds a change to GAT indicated later in the route. In this case it is assumed that everything prior to the change was OAT.

- 14.Runway Visual Range Indicator (RVR).** The element "RVR/" can be used in Field 18 to indicate the minimum RVR requirement for the flight. This information may be used for ATFM purposes when fog conditions apply.

- 15.IFP Indicators.**

The following message types shall not be rejected by IFPS, but the output resulting from the receipt of these messages shall, where appropriate, have IFP indicators inserted corresponding to the errors raised:

- FPL with source AFIL.
 - FNM & MFS.
 - FPL with STS/EMER or STS/SAR or STS/HOSP (subject to conditions).
- (example: ERROUTE, ERREOBT)

- 16.EUR/PROTECTED.** This indicator shall only be used for those flights for which the details should only be available to a restricted audience (e.g. a security sensitive flight) shall use the EUR/PROTECTED indicator. For example, it can be used for security sensitive flights.

Alte motive pentru tratare specială de către ATS vor fi specificate sub indicatorul RMK/.

- 8. Data zborului (DOF/).** Pentru a transmite un plan de zbor cu mai mult de 24 de ore, dar nu cu mai mult de 120 de ore (5 zile) înainte de ora estimată de punere în mișcare EOBT, se indică în câmpul 18 al planului de zbor data zborului folosind indicatorul "DOF/".

Exemplu: în câmpul 18 OACI: DOF/090320 înseamnă 20 Martie 2009.

- 9. Modificarea EOBT.** Pentru zborurile efectuate în conformitate cu IFR, orice modificare a EOBT cu mai mult de 15 minute trebuie comunicată la IFPS.

Modificarea EOBT la un moment de timp ulterior se poate realiza prin transmiterea unui mesaj CHG sau DLA.

Se recomandă utilizarea mesajului CHG pentru a modifica EOBT-ul unui zbor după miezul nopții (00:00 UTC).

Modificarea EOBT la un moment de timp anterior se poate realiza prin transmiterea unui mesaj CNL, urmat de transmiterea unui nou plan de zbor care să conțină noul EOBT.

- 10. Ruta.** Datele referitoare la ruta solicitată trebuie înscrise în câmpul 15 (Ruta) al planului de zbor.

Indicatorul STAY poate fi utilizat exclusiv în cadrul IFPZ pentru a indica o întârziere pe rută cauzată de efectuarea anumitor activități.

Atunci când la un aerodrom sunt publicate SID / STAR, ultimul punct semnificativ al rutei standard de plecare va fi inserat ca primul punct al rutei, respectiv primul punct semnificativ al rutei standard de sosire va fi inserat ca ultimul punct al rutei.

În cazul în care pentru un aerodrom nu sunt stabilite rute SID / STAR, trebuie inserat grupul "DCT" ca prim/ultim element al rutei.

Nota 1: Completarea "DCT" în planul de zbor, câmpul 15, (c) Ruta (incluzând schimbările de viteză, nivelul de zbor și/sau regulile de zbor) de către Operatorii Aerieni **nu este permisă** în cadrul FIR București (LRBB), cu excepția:

- cazurilor în care pentru un aerodrom nu sunt stabilite rute SID / STAR;
- tranzitării TMA Constanța, TMA Arad și TMA NAPOC;
- pe timpul operațiunilor FRA (a se vedea ENR 1.3 Proceduri generale Spațiul Aerian „Free Route”).

Nota 2: Completarea "DCT" în planul de zbor, câmpul 15, (c) Ruta (incluzând schimbările de viteză, nivel de zbor și/sau regulile de zbor) de către Operatorii Aerieni **este permisă** în cadrul TMA Constanța, peste nivel de zbor FL055, în TMA Arad peste nivel de zbor FL105 și în TMA NAPOC peste nivel de zbor FL105, în conformitate cu regulile de utilizare a spațiului aerian și disponibilității acestuia.

Nota 3: Completarea "DCT" în planul de zbor, câmpul 15, (c) Ruta (incluzând schimbările de viteză, nivel de zbor și/sau regulile de zbor) de către Operatorii Aerieni **nu este permisă** în scopul traversării limitei FIR București (LRBB) în afara rutelor ATS publicate oficial în AIP România și a punctelor de interceptare a rutelor (5LNCs), cu excepția **traversării granițelor** dintre România și Ungaria, respectiv dintre România și Bulgaria, unde este permisă operarea FRA în concordanță cu specificațiile SEE FRA (pentru detalii vezi ENR 1.3).

- 11. Sub-indicatori din câmpul 18.** Următorii sub-indicatori ai câmpului 18 sunt recunoscuți de către IFPS:

-STS/, -PBN/, -EUR/, -NAV/, -COM/, -DAT/, -SUR/, -DEP/, -DEST/, -DOF/, -REG/, -EET/, -SEL/, -TYP/, -CODE/, -RVR/, -DLE/, -OPR/, -ORGN/, -PER/, -ALTN/, -RALT/, -TALT/, -RIF/, -RMK/, -STAYINFO/, -RFP/.

- 12. Navigație Bazată pe Performanță (Performance Based Navigation) (PBN/)**

Numărul maxim de indicatori care pot fi specificați sub PBN/ pentru a indica capabilități RNAV și/sau RNP nu trebuie să fie mai mare de 8, respectiv 16 caractere.

- 13. OAT/GAT.** Pentru a indica schimbarea de la GAT la OAT sau invers se inserează indicatorii "/GAT" sau "/OAT" imediat după punctul semnificativ de pe rută.

Exemplul 1 : N0400F280.....NTM/OAT TB6.....

Acest exemplu indică o schimbare de la GAT la OAT la punctul NTM.

Exemplul 2 : N0400F280.....NTM/N0300F250/OAT TB6.....

Acest exemplu indică aceeași schimbare ca mai sus, dar împreună cu o schimbare de viteză și nivel de zbor.

IFPS consideră întotdeauna că toate zborurile încep cu GAT, cu excepția cazurilor în care găsește o schimbare la GAT pe rută. În acest caz se consideră că totul înainte de schimbare a fost OAT.

- 14. Distanța vizuală în lungul pistei (Runway Visual Range-RVR) (RVR/).** Pentru a indica valoarea RVR necesară pentru un zbor se poate folosi indicatorul "RVR/". Această indicație poate fi folosită în scopuri ATFM în condiții de ceață pe aerodromul de decolare.

- 15. Indicatorii IFP.** Următoarele tipuri de mesaje nu vor fi respinse de către IFPPS, dar mesajul transmis ca rezultat în urma procesării acestora, dacă este cazul, va conține indicatori IFP corespunzători erorii semnalate:

- FPL cu sursă AFIL;
 - FNM și MFS;
 - FPL cu STS/EMER sau STS/SAR sau STS/HOSP.
- (exemplu: ERROUTE, ERREOBT)

- 16. EUR/PROTECTED.** Acest indicator poate fi utilizat doar pentru zborurile ale căror planuri de zbor sunt destinate unei audiențe limitate. De exemplu, acesta poate fi utilizat dacă zborul este efectuat din motive de securitate.



6. Flight planning of VFR flights in NAPOC TMA

VFR flights which transit NAPOC TMA shall fill-in FPL on the VFR routes described at ENR 3.5.3.

VFR flights landing/departing at/from aerodromes within horizontal limits of NAPOC TMA which enter NAPOC TMA shall fill-in FPL on the VFR routes described at ENR 3.5.3.

7. Replacement Flight Plan Procedure (RFP/)

When an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage (i.e. within 4 hours of EOBT), an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall follow the present procedures ensuring that:

1. the original Flight Plan is cancelled by submitting a CNL message using the DD priority indicator;
2. the replacement flight plan, filed not less than 5* minutes after the CNL message, shall contain inter-alia the original identification (A/C ident), the complete new route in the Field 15, and, in Field 18, the indication RFP/Qn where:
 - i. RFP/Q refers to the replacement FPL;
 - ii. 'n' corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for the particular flight.

Example: 2nd replacement flight plan - ICAO Field 18 - RFP/Q2

**) waiting for the ACK message corresponding to the CNL message is recommended before a new flight plan is transmitted.*

8. Flight plan associated messages

8.1. Modification message (CHG)

Modification message can be sent as specified in PIAC-ATS (ICAO Doc 4444), but certain key fields within a flight plan cannot be modified by a CHG message within IFPS as they are used for message association.

These non-changeable fields are:

1. Aircraft Identification;
2. Aerodrome of Departure;
3. Aerodrome of Destination;
4. Estimated Off-Block Date (as a direct modification of EOBD).

To change one of the above of fields it will be necessary to cancel the original flight plan and to refile a flight plan containing the corrected data. The RFP procedure shall not be used for such changes.

The CHG message shall contain all the previous Item 18 sub-fields except the sub-field which is indented to be removed.

Where a change message relates to an RPL, that change message shall not be submitted to the IFPS for processing more than 20 hours in advance of the EOBT of that flight.

8.2. Delay Message (DLA)

The delay message shall be submitted when a flight for which the flight plan data (FPL or RPL) has already been transmitted, is going to be late more than 30 minutes in regard to EOBT.

Any delay of more than 15 minutes and less than 20 hours for an IFR/GAT flight or part thereof operating within IFPS shall be submitted to the IFPS.

It is recommended to insert for the DOF in Item 18 as it can be used for association purposes.

8.3. Departure (DEP), Arrival (ARR), Cancel (CNL)

These messages can be sent as mentioned in PIAC-ATS (ICAO Doc 4444), but using the specification made for the addressing of flight plans (see ENR 1.11).



6. Planificarea zborurilor VFR în TMA NAPOC

Zborurile VFR care tranzitează TMA NAPOC trebuie să depună plan de zbor pe rutele VFR descrise la ENR 3.5.3.

Zborurile VFR care decolează/aterizează de la/la aerodromuri situate între limitele orizontale ale TMA NAPOC și intră în TMA NAPOC trebuie să depună plan de zbor pe rutele VFR descrise la ENR 3.5.3.

7. Procedura de înlocuire a planului de zbor (RFP/)

Când, pentru un plan de zbor care a fost transmis cu mai puțin de 4 ore înainte de EOBT, se alege o nouă rută, aeroportul de plecare și cel de destinație rămânând aceleași, operatorul aerian sau pilotul vor folosi următoarea procedură:

1. se anulează planul de zbor original transmițând un mesaj de anulare (CNL) folosind indicatorul de prioritate DD;
2. se transmite noul plan de zbor, după minim 5 minute* de la transmiterea mesajului CNL, plan care va conține, printre altele, identificarea originală a aeronavei (a/c ident), noua rută în întregime în câmpul 15 și în câmpul 18 indicația RFP/Qn, unde:
 - i. RFP/Q indică schimbarea planului de zbor;
 - ii. 'n' reprezintă numărul de ordine al înlocuirii planului de zbor pentru zborul respectiv.

Exemplu: a 2-a înlocuire a planului de zbor - în câmpul OACI 18 - RFP/Q2

*) se recomandă să se aștepte până la primirea unui mesaj ACK pentru mesajul CNL înainte de transmiterea noului plan de zbor.

8. Mesaje asociate planului de zbor

8.1. Mesajul de modificare (CHG)

Mesajul de modificare poate fi trimis așa cum se indică în PIAC-ATS (ICAO Doc 4444), dar anumite câmpuri din planul de zbor nu pot fi modificate în IFPS printr-un mesaj CHG, deoarece ele sunt folosite în sistem pentru asocierea mesajelor.

Aceste câmpuri nemodificabile sunt următoarele:

1. identificarea aeronavei;
2. aerodromul de plecare;
3. aerodromul de destinație;
4. data estimată de punere în mișcare (ca urmare a unei modificări directe a EOBD).

Pentru a schimba unul dintre câmpurile de mai sus este necesar să se anuleze planul de zbor original și să se completeze un nou plan de zbor conținând datele corecte. Nu se va folosi procedura RFP pentru astfel de schimbări.

În cazul modificării elementelor conținute în câmpului 18, trebuie ca mesajul CHG să conțină toate informațiile specificate anterior deoarece IFPS înlocuiește conținutul existent cu cel nou transmis.

În cazul în care un mesaj CHG este asociat unui plan de zbor repetitiv (RPL), acest mesaj nu se va transmite către IFPS pentru procesare cu mai mult de 20 de ore în avans față de ora estimată de punere în mișcare (EOBT).

8.2. Mesajul de întârziere (DLA)

Se transmite un mesaj de întârziere atunci când plecarea unui zbor pentru care datele plan de zbor de bază (FPL sau RPL) au fost transmise, întârzie cu peste 30 de minute față de ora estimată de punere în mișcare (EOBT) specificată.

Pentru un zbor IFR/GAT va fi comunicată la IFPS orice modificare a EOBT cu mai mult de 15 minute.

Mesajul DLA poate fi transmis cu până la 20 de ore în avans față de ora estimată de punere în mișcare (EOBT) conținută în planul de zbor.

Este recomandat ca mesajul DLA să conțină DOF în câmpul 18 deoarece va furniza informații în scopul asocierii cu planul de zbor.

8.3. Mesajele de plecare (DEP), sosire (ARR) și anulare (CNL)

Aceste mesaje pot fi trimise așa cum este specificat în PIAC-ATS (Doc. OACI 4444), folosind însă specificațiile făcute pentru adresarea planurilor de zbor.



9. IFPS Operational Replay messages (ORMs)

ORMs are used by the IFPS to indicate to the message originator and/or the AO the status of the processing of a message. ORM's have only an ADEXP format, there is no equivalent "ICAO/AFTN" format.

ORMs are the following one:

1. Acknowledge Message (ACK) is used to acknowledge to the originator the successful processing of a message.
2. Manual Message (MAN) is used to indicate to the originator that errors have been detected in the submitted message and that it has been referred for manual processing. There is no action required from the message originator.
3. Reject Message (REJ) is used to indicate to the originator that the submitted message could not be processed successfully, either automatically or manually. Each Reject Message contains a list of Error fields giving the nature of the errors. Message originator shall always react to the reception of a REJ message by amending the original message as appropriate and re-submitting it to IFPS.

10. Arrival Report (Closing a flight plan - SERA.4020)

- (a) An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the Romanian CAA at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.
 - (1) 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.
- (b) When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.
- (c) When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.
- (d) 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 aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.
- (e) Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:
 - (1) aircraft identification;
 - (2) departure aerodrome or operating site;
 - (3) destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
 - (4) arrival aerodrome or operating site;
 - (5) time of arrival.

11. Flight Plan (FPL) Related Problems Resolution

For any problem with an FPL message (including RPLs within 20 hours of EOBT) sent to IFPS for a flight departing from an aerodrome within BUCUREȘTI FIR contact:

IFPU_2 (Bretigny-sur-Orge, France)
AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP7X
Tel: +33 1 6988 1750
Fax: +33 1 6988 3822

12. Repetitive Flight Plans (RPLs)

Repetitive Flight Plan files for flights arriving, departing or overflying BUCUREȘTI FIR shall be submitted by the RPL Originator to IFPS only to the following address:

SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int



9. Mesajele IFPS de răspuns operațional (ORM)

IFPS folosește mesajele ORM pentru a indica originatorilor mesajelor și/sau operatorilor aerieni stadiul procesării unui mesaj. Mesajele ORM sunt scrise numai în formatul ADEXP, neexistând echivalent "ICAO/AFTN" al acestor mesaje.

Mesajele ORM sunt următoarele:

1. Mesaj de confirmare (ACK - Acknowledge Message) este folosit pentru a confirma originatorului procesarea cu succes a mesajului.
2. Mesaj de procesare manuală (MAN - Manual Message) se folosește pentru a indica operatorului ca s-a detectat o eroare în mesajul transmis și, ca urmare, mesajul este trimis pentru procesare manuală. Nu este necesară nici o acțiune din partea originatorului.
3. Mesaj de respingere (REJ - Reject Message) se folosește pentru a indica originatorului că mesajul transmis nu a putut fi procesat, nici automat, nici manual. Fiecare mesaj REJ conține o listă de câmpuri de eroare în care este specificată natura erorilor din mesajul transmis. Originatorul mesajului va reacționa întotdeauna la primirea unui mesaj REJ prin amendarea mesajului original și retransmiterea lui la IFPS.

10. Raportul de sosire (Închiderea unui plan de zbor - SERA.4020)

- (a) Cât mai repede posibil după aterizare, trebuie transmis personal un raport de sosire, prin radiotelefonie, prin intermediul legăturii de date sau prin alte mijloace prevăzute de AACR, către unitatea de servicii de trafic aerian competentă de la aerodromul de sosire, pentru orice zbor pentru care s-a depus un plan de zbor care acoperă întregul zbor sau porțiunea de zbor rămasă până la aerodromul de destinație.
 - (1) Nu se solicită prezentarea unui raport de sosire după aterizarea pe un aerodrom la care se furnizează servicii de trafic aerian, cu condiția ca radiocomunicațiile sau semnalele vizuale să indice faptul că aterizarea a fost observată.
- (b) În cazul în care s-a depus un plan de zbor numai pentru o porțiune a unui zbor, diferită de porțiunea rămasă până la destinație, respectivul plan de zbor se încheie, atunci când se solicită acest lucru, printr-un raport corespunzător către unitatea de servicii de trafic aerian competentă.
- (c) În cazul în care nu există o unitate de servicii de trafic aerian la aerodromul sau la locul de operare de sosire, raportul de sosire, atunci când este necesar, trebuie transmis cât mai repede posibil după aterizare și prin cel mai rapid mijloc disponibil celei mai apropiate unități de servicii de trafic aerian.
- (d) Dacă se știe că mijloacele de comunicație de la aerodromul sau locul de operare de sosire nu sunt corespunzătoare și că nu sunt disponibile alte modalități de tratare la sol a rapoartelor de sosire, se procedează după cum urmează: imediat înainte de aterizarea aeronavei, dacă este posibil, se transmite unității de servicii de trafic aerian competente un mesaj asemănător unui raport de sosire, în cazul în care este necesar un astfel de raport. În mod normal, acest mesaj este transmis stației aeronautice care deservește unitatea de servicii de trafic aerian responsabilă pentru regiunea de informare a zborurilor în care este exploatată aeronava.
- (e) Rapoartele de sosire transmise de aeronave trebuie să conțină următoarele informații:
 - (1) identificarea aeronavei;
 - (2) aerodromul sau locul de operare de plecare;
 - (3) aerodromul sau locul de operare de destinație (numai în cazul aterizării într-un alt loc decât cel prevăzut);
 - (4) aerodromul sau locul de operare de sosire;
 - (5) ora de sosire.

11. Rezolvarea problemelor legate de planurile de zbor (FPL)

Pentru orice problemă legată de un mesaj FPL trimis la IFPS (inclusiv pentru planurile de zbor repetitive, dar nu mai devreme de 20 de ore înainte de EOBT) pentru un zbor care decolează de pe un aerodrom din FIR BUCUREȘTI contactați:

IFPU_2 (Bretigny-sur-Orge, France)
AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP7X
Tel: +33 1 6988 1750
Fax: +33 1 6988 3822

12. Planurile de Zbor repetitive (RPL)

Lista planurilor de zbor repetitive pentru zborurile care sosesc în, pleacă din sau survolează FIR BUCUREȘTI, va fi trimisă de către originatorul RPL numai la IFPS la următoarele adrese:

SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int



RPL's shall only be submitted to the RPL team by:

- e-mail or
- SITATEX

RPL's shall be submitted to the RPL team either as a New List (NLST) or Revised List (RLST).

Prior to RPL's submission the AO shall provide the RPL team with the following details:

- the full name of the aircraft operating company;
- the official ICAO 3-letter code of the AO;
- the country of origin;
- the name of the person responsible for RPLs and their telephone number;
- an e-mail or SITA address to coordinate necessary amendments made to any RPLs by the RPL team;
- a H24 telephone number, including the country and area code, SITA/AFTN or e-mail address;

RPL's have to be submitted to RPL Team no later than 4 working days before the first RPL in the file is generated to the IFPS, with the following exemptions:

- RPL submissions covering AIRAC changes must be received by the RPL team at least 8 days prior to that AIRAC;
- RPL submissions that relate to the following season shall be submitted to the RPL team not earlier than the first day of October for the winter season, or the first day of March for the summer season and no later than 1 week before the start of the new season.

Each RPL shall be generated to the IFPS 20 hours prior to the Estimated Off-Block Time (EOBT) of that RPL, and shall be subjected to the full IFPS processing at that time. Flight plan associated messages can be processed only after that time.

AOs will receive an acknowledgement of the reception of all RPL Files received by the IFPS. If no acknowledgement is received from EUROCONTROL within 2 working days of the dispatch, the RPL Originator MUST contact RPL Team to confirm that the file has been received.



Transmiterea listei planurilor de zbor repetitive se va face utilizând doar una din următoarele modalități:

- e-mail;
- SITATEX.

Planurile de zbor repetitive vor fi transmise către RPL Team în unul din următoarele moduri: o nouă listă (NLST) sau o listă revizuită (RLST).

Premergător transmiterii planurilor de zbor repetitive (RPL), originatorul va comunica RPL Team toate datele necesare de contact ale companiei, precum:

- numele complet al operatorului aerian;
- codul operatorului aerian format din 3 litere atribuit de ICAO;
- țara de origine;
- numele și telefonul persoanei de contact cu responsabilități privind RPL;
- adresa de e-mail sau SITA;
- numărul de telefon, adresa de e-mail sau adresa SITA/AFTN disponibile H24.

Planul de zbor repetitiv (RPL) se va folosi doar în cazul în care toate unitățile ATC, atât din cadrul IFPZ, cât și din exteriorul acesteia, permit utilizarea lui și se va transmite în formatul RPL IFPS.

Depunerea planurilor de zbor repetitive (NLST și RLST) se va face cu cel puțin 4 zile lucrătoare înainte de ziua generării primului RPL către IFPS, exceptând situațiile:

- planurile de zbor repetitive sunt amendate în conformitate cu modificările cuprinse în ciclul AIRAC, caz în care planurile de zbor repetitive (RPL) se vor transmite cu minimum 8 zile înainte de intrarea în vigoare a aceluși ciclu AIRAC;
- începutul noului sezon (vară/iarnă), situație în care planurile de zbor repetitive (RPL) se vor transmite după data de 1 martie, respectiv 1 octombrie, dar nu mai târziu de 1 săptămână înainte de începutul noului sezon.

Fiecare RPL va fi generat către IFPS cu 20 de ore înainte de EOBT. Doar după generarea și verificarea planului de zbor, IFPS poate procesa mesaje asociate acestuia.

Operatorii de aeronave vor primi de la IFPS o confirmare a primirii listelor RPL. Dacă nu se primește această confirmare de la EUROCONTROL în termen de 2 zile lucrătoare de la trimiterea fișierului originatorului RPL trebuie să contacteze RPL Team pentru a i se confirma primirea.