Tel : +90 312 2042285
Fax : +90 312 2220976
AFS : LTAAYEYX
e-mail:azim.bul@dhmi.gov.tr

TURKEY
AIS
DHMİ Genel Müdürlüğü
Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM)
Şube Müdürlüğü
06330 Etiler - ANKARA

AIC
B Serisi

10/12
10 AĞUSTOS 2012

ICAO FPL- 2012 UYGULAMALARI

GİRİŞ

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından Uçuş Planı formatı ve içeriğinde yapılan değişiklikler 15 Kasım 2012 tarihi itibariyle global olarak uygulanacaktır. Bir çok ülke uçuş planı yeni formatını bu tarihten önce de kabul edecektir. Türkiye, 15 Kasım 2012 tarihinde sadece ICAO YENİ uçuş planı içeriği ve formatını kabul edecektir. Kullanılmakta olan mevcut ICAO uçuş planı hükümleri 15 Kasım 2012 tarihinden sonra uygulamadan kaldırılacaktır. ICAO yeni Uçuş Planına ilişkin bilgiler 'Hava Seyrüsefer Hizmetleri Prosedürleri – Hava Trafik Yönetim (PANS-ATM, Doc 4444) Usulleri' 15.Baskı dokümanı Amendment 1'de ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır.

GEREKSİNİM

Türk hava sahasındaki uçuş operasyonlarında aşağıdaki usuller uygulanacaktır;
15 Kasım 2012 Saat 0000 UTC'den itibaren, Aletli Uçuş Kurallarına (IFR) göre gerçekleştirilecek tüm uçuşlarla uçuşun yalnızca belirli bir kısmı IFR olarak icra edilen trafiklere ilişkin Uçuş Planları; YENİ Uçuş Planı içerik ve formatına göre düzenlenecektir.Türkiye, IFR uçuşlar için Bütünleştirilmiş İlk Uçuş Planı İşleme Sistemi (Integrated Initial Flight Plan Processing System:IFPS) hizmetini kullanmaktadır. Bu nedenle, Türkiye hava sahasında gerçekleştirilecek tüm IFR uçuşlarla uçuşun yalnızca belirli bir kısmı IFR olarak icra edilecek trafiklere yönelik uçuş planları IFPS sistemi kullanılarak doldurulmalıdır.

Görerek Uçuş Kurallarına (VFR) tabi trafiklere yönelik tüm uçuş planları 15 Kasım 2012 saat 00:00 UTC'den itibaren yeni içerik ve formata göre düzenlenmelidir.

Hali hazırdaki mevcut format ve içeriğe göre doldurulacak uçuş planları 15 Kasım 2012 saat 00:00 UTC'ye kadar kabul edilecektir.

15 Kasım 2012 saat 00:00 UTC'den sonra hali hazırdaki mevcut içerik ve şablona göre düzenlenecek IFR ve VFR uçuş planları kabul edilmeyecektir.Yeni uçuş planı format ve içerikli FPL'yi mevcut olandan ayıran niteliklere ilişkin ayrıntılar Ek-A bölümünde açıklanmaktadır.

15 Kasım 2012 00:00 UTC'den itibaren Türkiye, Tahmini Takoz Çekme Zamanından (EOBT) 120 saat öncesine kadar çekilen IFR ve VFR uçuş planlarını kabul edecektir.

KILAVUZ BİLGİLER

Birbirini takip eden bağlantılı uçuşlardan birinin saat 00:00 UTC' den sonra gerçekleşmesi planlanmışsa ya da böyle bir ihtimal söz konusu ise havayolu işleticileri ilgili uçuş planlarını yeni format ve içeriğe göre düzenlemek konusunda gereken hassasiyeti göstermelidir.

Sürekli Uçuş Planlarının (RPL) kapsadığı süreç ve bağlantılı uçuş durumu dikkate alınarak, 15 Kasım 2012 tarihinden itibaren (2012/2013 Kış Sezonu) IFR uçuşlara ya da belirli bir kısmı IFR olarak uçulacak trafiklere ilişkin uçuş planlarının yeni içerik ve formata uygun düzenlemesi önemle tavsiye edilmektedir.

Geçerlilik süresi 15 Kasım 2012 sonrasını kapsayan bir RPL, hali hazırdaki mevcut format ve içeriğe göre doldurulması halinde kabul edilmeyecektir.

15 Kasım 2012 tarihi öncesindeki geçiş sürecinde havayolu işleticileri; planladıkları uçuşlara ilişkin uçuş planlarını, söz konusu trafiğin gerçekleşeceği hava sahasında; Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları (ANSP) tarafından uygun görülen format ve içeriğe göre tanzim etmekle yükümlüdürler. Gerekli bilgiler ICAO Uçuş Planı Uygulama Takip Sistemi (FITS) web sitesinden (http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx) temin edinilebilir. Ayrıca, resmi duyurular için ilgili ülkelerin Havacılık Bilgi Yayınlarına (AIP) başvurulmalıdır.

Havayolu İşleticilerinin, 15 Kasım 2012 tarihi öncesinde Uçuş Planlarının geçerliliklerini test etmek amacıyla EUROCONTROL tarafından sunulan IFPS Onaylama (IFPUV) Uygulamasını (bkz. Ek B) kullanmaları önemle tavsiye edilmektedir.

Türkiye IFPS Bölgesinde yer alan bir ülke olması nedeniyle, gerek IFR uçuşlara gerekse uçuşun bir kısmı IFR olarak icra edilecek uçuşlara yönelik tüm uçuş planları IFPS onayına sunulacaktır. **IFPS'in MEVCUT sistemden YENİ Uçuş Planı sistemine geçiş sürecinde takip edilecek program** aşağıda sunulduğu gibidir;

- IFPS, 15 Kasım 2012 tarihinde saat 00:00 UTC'den itibaren mevcut format ve içeriğe göre doldurulmuş uçuş planlarını kabul etmeyecek, yalnızca yeni format ve içeriğe göre düzenlenen planları kabul edecektir.

- 12-16 Kasım 2012 tarihleri arasında icra edilecek uçuşlara ait uçuş planları Tahmini Kalkış (takoz çekme) zamanından (EOBT) en fazla 24 saat öncesinde sisteme girilecektir.

- IFPS, 15 Kasım 2012 tarihinde saat 00:00 UTC'den itibaren EOBT'nin 24 saat öncesinde doldurulmuş uçuş planlarını kabul edecektir. Ancak EOBT'den 120 saati aşan bir süre öncesinde doldurulan uçuş planları kabul edilmeyecektir.

İşleticiler, Türkiye hava sahası içerisinde düzenledikleri tümüyle VFR uçuşlara ait uçuş planlarının sunumunda IFPS adreslerini kullanamayacakları hususunda dikkatli olmalıdırlar.

IFPS uygulama usulleri ve süreçleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için 'IFPS Kullanıcı Kılavuzuna' başvurulabilinir. Kılavuza, Network Manager web sitesinde Library başlığı altındaki aşağıdaki uzantıdan erişilebilinir. http://www.cfmu.eurocontrol.int/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html

Havayolu işleticileri uçuş planının 18'nci hanesinde bulunan Uçuş Tarihi (DOF) bölümünü doldurmaları gerekmektedir. DOF uçuş planı ile ilgili mesajlarda da belirtilmelidir.

Eğer Uçuş planı. EOBT'den 24 saat öncesinde doldurulmuş ise, uçuş planına DOF eklenmesi zorunludur.

Havayolu işleticileri; FPL'nin 10'ncu hanesinde belirtilen teçhizat ve kabiliyetlere ilişkin bilgilerin yeni format ve içerikte sisteme girilmesi konusunda getirilen değişikliklere dikkat etmelidirler.

Söz konusu kabiliyetler şu üç öğeden oluşmaktadır;

a) Hava aracı kabininde bulunan çalışır vaziyetteki teçhizat,
b) Uçuş ekibinin sahip olduğu uçuş lisanslarına uygun teçhizat ve kabiliyetler,
c) Gerekmesi halinde ilgili otorite tarafından yapılan yetkilendirme.

ICAO FPL içerik ve format ayrıntıları Ek C'de açıklanmıştır. ICAO Uçuş Planıyla ilgili yapılan düzenlemelerin ayrıntıları; ICAO Avrupa ve Kuzey Atlantik web sitesi (www.paris.icao.int) üzerindeki "Diğer Toplantılar, Seminerler ve Çalıştaylar" başlığı altındaki 'FPL 2012 ICAO EUR Region Plan' içeriğindeki "Documentation related to FPL 2012 Amendment" bağlantısında yer almaktadır. Bahse konu değişikliklerin IFPS üzerindeki uygulamalarına ilişkin tüm dokümantasyon ayrıca, EUROCONTROL CFMU web sitesi (www.CFMU.eurocontrol.int) üzerindeki "ICAO 2012 FPL" bağlantısında mevcuttur.

EK-A

YENİ Göstergeler ve GEÇERLİ formatlar

Bir uçuş planı aşağıdaki öğelerden herhangi birini içeriyorsa hali hazırda kullanılan mevcut uçuş planı formatında değerlendirilecektir:

a) 10a Maddesinde: J, M
b) 10b Maddesinde : D
c) STS/ : ATFMEXEMPTAPPROVED, ör: belirtilenler haricindeki göstergeler serbest metin ile belirtilecektir.
d) PER/ : A, B, C, D, E, H dışındaki veri kodları.

Aşağıdaki göstergeleri içeriyorsa uçuş planları Yeni uçuş planı şablonu ile değerlendirilecektir :

a) 10a Maddesinde: E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9
b) 10b Maddesinde : E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1
c) Madde 18 : PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED
Not : EUR/PROTECTED yalnızca IFPS Bölgesinde kullanılabilir.
d) STS/: ATFMX
e) DAT/: S, H, V, M haricindeki karakterler
f) DOF/ verisinden başka 18.Maddede CHG, CNL, DLA, DEP mesaj bilgilerini içeriyorsa.

Önemli NOT: Uçuş Planının yukarıdaki veri karakter/kod ya da açıklamalardan hiçbirini içermemesi halinde söz konusu plan aynı anda hem yeni hem de mevcut format nitelendirileceğinden işleticilerin veri girişlerinde gerekli özeni göstermeleri önem arz etmektedir.

EK-B

IFPS Onaylama Sistemi

IFPUV uygulamasına test olarak sunulan uçuş planının yeni içerik ve formata göre sözcük hataları içerip içermediğini kontrol ve tespit edebilir. IFPUV uygulaması aynı zamanda, VFR uçuşlar dahil, diğer her tip uçuş planındaki söz dizimi hatalarını da uçulacak güzergahın yalnızca bir bölümü IFPS Bölgesinde (IFPZ) olsa dahi tespit edebilmektedir. IFPUV uygulaması önce uçuş planı söz dizimini, sonrasında ise söz konusu planın tümüyle VFR olup olmadığını veya güzergahlarından bir bölümünün IFPS sahası içinde yer alıp almadığını kontrol edecektir. Şayet uçuşun tümü VFR ise ya da güzergahın hiçbir kısmı IFPZ içinde yer almıyorsa aşağıdaki hata mesajıyla karşılaşılacaktır :

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS (IFPS'e Uygulanmayan Uçuş)

Eğer bildirilen tek hata mesajı bu ise IFPUV uygulaması söz dizim hatası ile ilgili herhangi bir kontrol işlemi gerçekleştirmemiş demektir.

Herhangi bir söz dizim hatasının tespit edilmesi halinde, ilgili uçuş planında hatanın bulunduğu maddeler işaretlenerek, hata veya hataların ayrıntılı bir tanımlaması yapılacaktır. IFPUV Uygulamasına EUROCONTROL Merkezi Akış Yönetimi Birimi (CFMU) websitesindeki (www.CFMU.eurocontrol.int) "CFMU NOP-Public" linki üzerinden erişilebilir. Öncelikle "TACTICAL" yazan sekme üzerinden IFPUV-Flight Planning" bağlantısı seçilir. Test uçuş planları ise yukarıda izah olunduğu şekilde "IFPUV – Free Text Editor" linki üzerinden girilerek kontrol edilebilir. Test mahiyetindeki uçuş planlarından tek seferde bir tane girilebilir.

EK-C

ICAO FPL içerik ve formatında yapılan değişikliklere ilişkin ayrıntılı açıklamalar

Değiştirilen ICAO hükümleri uyarınca, uçuş planları EOBT'nin en çok 120 saat öncesine kadar doldurulabilir.

Bir uçuş gecikmeden dolayı gün dönümünü (00:00 UTC sonrası) aşıyor ve tarih değişikliği yapılması (DOF ertelenmesi) durumu gerektiğinde EOBT dahil Madde 13 ve DOF verisi dahil Madde 18'in de değiştirilerek bir CHG mesajı yayımlanması ve CHG mesajında değiştirilen bir maddedeki tüm verilerin de yayınlanması önerilir.

Hava Trafik Hizmetleri (ATS) veri sistemleri uçuş planlarındaki bilgilerde çeşitli kısıtlamalara yol açabilir. Bu tip kısıtlamalar var ise önem arz edenler AIP'de yayımlanacaktır.

FPL maddelerinde yapılan değişiklikler

Madde 7 – Hava aracı Tanımlaması
Hava aracı tanımlaması 7 harf ve/veya sayı karakterinden fazla olamaz, ayrıca söz konusu kodlama kısa çizgi işareti ve benzeri başkaca semboller içermemelidir.

Madde 8 – Uçuş Kuralları ve Uçuş Tipi
Uçuş kuralları ile ilgili bilgilere netlik kazandırılması amacıyla yapılan değişiklik kapsamında uçuş kurallarında yapılması planlanan değişikliğin; Madde 15'de yer alan yol bilgisindeki hangi nokta ya da noktalarda yapılacağının belirtilmesi gerekmektedir. Ayrıca uçuş statüsünü doğru şekilde tanımlayan kodların Madde 18'de STS ifadesinden sonra girilmesi ya da söz konusu uçuşa ilişkin özel bir durum varsa bunun ATS ünitelerince yine Made 18 kapsamında RMK ifadesinden sonra belirtilmesi gerekmektedir.

Madde 10 – Teçhizat ve Kabiliyetler
Bu maddede bir çok değişiklikler yapılmıştır. Madde 10 artık üç ayrı öğeden oluşan kabiliyet bilgilerini de içerecek şekilde değiştirildiğinin bilinmesi önem arz etmektedir.

Bunlar sırasıyla;
- Hava aracı kabininde bulunan ilgili faal teçhizat,
- Mürettebat lisanslarına uygun kullanılabilir teçhizat ve imkanlar,
- Gerekmesi halinde ilgili otoritelerce verilebilecek hususi yetkilerdir.

Madde 10a (Radyo haberleşmesi, seyrüsefer ve yaklaşma yardımcı teçhizat ve kabiliyetleri)

N kodu: Uçulacak güzergah için COM/NAV/Yaklaşma yardımcı teçhizatı hava aracında yok ise ya da gayrifaal durumdaysa, **veya;**

S kodu: Uçulacak güzergah için Standart COM/NAV/Yaklaşma yardımcı teçhizatı hava aracında mevcut ve faal durumdaysa (Bkz. Not-1), **ve/veya;**

Hava aracında faal olarak kullanılan COM/NAV/yaklaşma yardımcı teçhizatı ve kabiliyetleri için aşağıdaki kodlardan bir veya birden fazla kullanarak belirtiniz;

A	GBAS iniş sistemi	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV-SBAS)	K	MLS
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	P1–P9	RCP
G	GNSS (Bkz.Not-*2*)		
H	HF RTF	R	PBN'e uygun (Bkz.Not-4)
I	Inertial Navigation	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Mod (Bkz.Not-3)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mod 4	W	RVSM'e uygun
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mod 2	X	MNPS'e uygun
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	8.33 kHz VHF
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Diğer kabiliyet veya teçhizat (Bkz.Not-5)

Yukarıda kullanılmayan harf ve sayı kodlamaları başka uygulamalar için ayrılmıştır.

***Not 1**: S kodu Yetkili ilgili ATS merci tarafından başkaca tanımlanmadığı takdirde, belirtilen standart teçhizat VHF RTF, VOR ve ILS kabiliyetlerini kapsamaktadır.*

***Not 2:** G kodu kullanılması durumunda, mevcut ise harici GNSS tertibat tipleri Madde 18'de NAV/ sekmesini takiben bir boşluk bırakılarak belirtilecektir.*

***Not 3:** Hava Trafik Kontrol Müsaadesi ve bilgileri ile hava trafik kontrol haberleşmesi yönetimi/ mikrofon kontrolünde kullanılan ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standartı – DO-280B/ED-110B) veri link hizmetleri standartları için RTCA/EUROCAE karşılıklı çalışabilirlik gereksinimlerine bakınız.*

***Not 4:** R kodu kullanılması durumunda, karşılanabilecek performansa dayalı seyrüsefer seviyeleri Madde 18'de PBN/ sekmesini takiben belirtilecektir. Belirli bir saha, güzergah ya da ilgili güzergahın belirli bir kısmı için uygulanabilecek performansa dayalı seyrüsefer esasları için Performance - Based Navigation başlıklı kılavuz niteliğindeki ICAO Dokümanından (Doc 9613) ayrıntılı bilgi edinilebilir.*

Not 5: *Z kodu kullanılması durumunda COM/, NAV/ ve/veya DAT kodları ile başlayan Madde 18'de hava aracındaki diğer cihazlar ve kabiliyetler belirtilecektir. RNAV, CPDLC ve 8.33 kHz muafiyetleri için Madde 10a'da Z harfi kullanılması ve Madde 18' de aşağıdaki şekilde gösterilmesi gerekmektedir.*
Ayrıca, muafiyetlere ilişkin ayrıntılar IFPS Kullanıcı Kılavuzunda ve Türkiye AIP'sinde yer almaktadır.

a) COM/'dan sonra EXM833 giriniz,
b) NAV/'dan sonra RNAVX ya da RNAVINOP giriniz,
c) DAT/'dan sonra CPDLCX giriniz.

Not 6: *Hava Trafik Kontrolöründen ilgili müsaadelerin alınabilmesi ve en uygun rotanın tayin edilebilmesi için seyrüsefer kabiliyetlerine yönelik bilgilerin sağlanması gerekmektedir.*

10b Maddesinde (Gözlem teçhizati ve kabiliyetleri) Uygulanacak Hükümler

10b'de aşağıdaki kodlama esasları uygulanacaktır:

N kodu: Uçulacak hava yolu için hiçbir gözlem cihazı bulundurulmuyorsa ya da sözkonusu teçhizat gayri faal ise, **Veya;**

Hava aracındaki faal gözlem cihaz ve/veya kabiliyetlerini tanımlamak üzere azami 20 asgari bir karakterden oluşan aşağıdaki tanımlayıcı kodlar kullanılacaktır;

SSR Modları A ve C
A Transponder – Mod A (4 basamak – 4096 kodları)
C Transponder – Mod A (4 basamak – 4096 kodları) ve Mod C

SSR Modu S
E Transponder – Mod S, hava aracı tanımlaması, basınç-irtifası ve ADS-B kabiliyetleri dahil

H Transponder – Mod S, hava aracı tanımlaması, basınç-irtifası ve artırılmış gözlem kabiliyetleri dahil

I Transponder – Mod S, hava aracı tanımlaması dahil ancak basınç-irtifası kabiliyeti hariç

L Transponder – Mod S, hava aracı tanımlaması, basınç-irtifası, artırılmış gözlem ve ADS-B kabiliyetleri dahil

P Transponder – Mod S, basınç-irtifası dahil ancak hava aracı tanımlaması kabiliyeti hariç

S Transponder – Mod S, basınç irtifası ve hava aracı tanımlaması kabiliyetleri dahil

X Transponder – Mod S, basınç irtifası ve hava aracı tanımlaması kabiliyetlerinin hiçbiri yok

Not: *Artırılmış gözlem kabiliyeti hava aracından elde edilen verilerin bir Mod S transponder aracılığıyla yer istasyonuna iletilmesine ilişkin bir özelliktir.*

ADS-B
B1 1090 MHz ADS-B "out" kabiliyetine sahip ADS-B
B2 1090 MHz ADS-B "out" ve "in" kabiliyetlerine sahip ADS-B
U1 UAT kullanan ADS-B "out" kabiliyeti
U2 UAT kullanan ADS-B "out" ve "in" kabiliyetleri
V1 VDL Mod 4 kullanan ADS-B "out" kabiliyeti
V2 VDL Mod 4 kullanan ADS-B "out" ve "in" kabiliyetleri

ADS-C
D1 FANS 1/A kabiliyetlerine sahip ADS-C
G1 ATN kabiliyetlerine sahip ADS-C

Yukarıda kullanılmayan harf ve sayı kodlamaları başka uygulamalar için ayrılmıştır.
Örnek : ADE3RV/HB2U2V2G1

Not: *Gözlem faaliyetine dayalı diğer ek uygulamalar Madde 18'de SUR/ kodundan sonra girilmelidir.*

Madde 13 – Kalkış Havalimanı ve zamanı
Dört haneli ICAO kodlaması bulunmayan Havalimanlarının uçuş planında nasıl belirtileceği hususu ile ek bazı açıklamalar ve kurallar eklendi. **Madde 13'e ilişkin değişiklikler** aşağıda sunulmaktadır;

Kalkış havalimanı için belirlenmiş dört haneli ICAO (Doc 7910) yer kodu mevcut ise girilmelidir, **veya;**

Sözkonusu yer göstergesi mevcut değilse, ZZZZ girildikten sonra Madde 18'de DEP/ kodundan sonra ilgili kalkış havalimanının ismi ve yer bilgileri, **veya**;

Eğer hava aracı başka bir havalimanından kalktıysa, DEP/ kodundan sonra yol güzergahı üzerinde marker olarak kullanılan ilgili radyo vericisi veya yolun ilk noktası açıkça belirtilmelidir, **veya;**

İlgili uçuş planı seyir halindeki bir uçak tarafından çekilecekse, öncelikle AFIL kodu girilerek Madde 18'de DEP/ kodundan sonra ek uçuş planı verilerinin de temin edilebileceği ATS biriminin lokasyonunu gösteren dört haneli ICAO yer belirteci,

Ardından boşluk bırakmaksızın,

Kalkış öncesi çekilmiş bir uçuş planı için EOBT (Tahmini Takoz Çekme Zamanı) bilgisi, ya da uçuş planı seyir halindeki bir hava aracından çekilecekse, uçuş planına uygun olarak güzergah üzerindeki ilk noktaya gerçek veya tahmini varış zamanı girilecektir.

Madde 15c Yol (hız, seviye ve/veya uçuş kurallarındaki değişiklikler dahil)
Belirlenmiş olan uçuş güzergahı üzerindeki belirli bir noktada hız, seviye ya da her ikisinin veya hava yolu, uçuş kuralları ya da her ikisinin birlikte değiştirilmesi planlanıyorsa yapılan metinsel düzeltme sayesinde bundan böyle söz konusu değişikliklerin belirtilmesi mümkün kılınmaktadır.

Ayrıca, güzergah üzerindeki önemli bir noktanın, yalnızca ilgili seyrüsefer yardımcı cihazından uzaklığına göre tanımlanması yerine bundan böyle aynı zamanda, bir referans noktasına göre pusulaya dayalı açısal yön verisi sunacak şekilde (bearing) ya da bir referans noktasından uzaklığına göre de tanımlanması mümkün kılınmaktadır, şöyle ki;

Hava yolu üzerindeki önemli bir referans noktasına göre açısal yön tayini (bearing) ve söz konusu referans noktasından uzaklık: Önemli referans noktasının belirlenmesi, ardından 3 haneli sayısal değer şeklinde ifade edilen manyetik derece cinsinden açısal değer verisi, ardından ilgili noktadan uzaklığı Deniz Mili (NM) cinsinden ifade eden 3 haneli sayısal değer.

Yüksek irtifalarda manyetik değerlerin kullanımının ilgili otorite tarafından uygun görülmemesi halinde gerçek derece değerleri kullanılabilir. Söz konusu 3 haneli boşlukları gerekmesi halinde sıfır eklemek suretiyle tamamlayınız. Örneğin, "DUB" VOR'undan 180 derece manyetik açıyla 40 NM uzakta olan bir nokta, DUB180040 olarak tanımlanmalıdır.

Madde 16 (Gidiş Havalimanı ve toplam tahmini katediş süresi ve yedek gidiş Havalimanları)
Yedek Havalimanı terimi 'Yedek Gidiş Havalimanı' olarak değiştirildi. Ayrıca, tahmini kat ediş süresi tanımına ve lokasyonların nasıl belirtileceğine ilişkin tanımlamalara açıklık getirildi.

- **Gidiş Havalimanı ve toplam tahmini katediş süresi (8 karakterli)**

Doc. 7910, Yer Göstergesi Kılavuzunda belirtildiği gibi dört haneli ICAO yer belirtme kodunu giriniz, **veya;**

İlgili yer için hiçbir yer göstergesi belirlenmemişse, ZZZZ girip Madde 18'de DEST/'i takiben ilgili Havalimanının ismini ve yerini yazınız, ardından boşuk bırakmadan Toplam tahmini katediş süresini giriniz.
Not: *Uçuş esnasında uçuş planı gönderen bir hava aracı için toplam tahmini katediş süresi güzergah üzerindeki ilk noktayı katediş zamanından uçuş planının nihayete ereceği son noktaya kadar olan tahmini süredir.*

- **Yedek Gidiş Havalimanı**

Yedek Havalimanlarının Doc. 7910 Yer Göstergesi Kılavuzunda belirtildiği gibi dört haneli ICAO Yer Belirtme Kodlarını aralarına bir boşluk bırakarak giriniz, **veya;**

İlgili Havalimanı için herhangi bir yer göstergesi belirlenmemişse, ZZZZ girip Madde 18'de ALTN/'yi takiben ilgili yedek Havalimanının ismini ve yerini yazınız.

Madde 18 – Diğer Bilgiler

Bu maddeyle ilgili önemli değişiklikler uygulanacaktır. Bu dokümanda belirtilmeyen hatalı kodlamaların yapılması halinde girilen veriler sistem tarafından reddedilebileceği gibi yanlış değerlendirilebilir ya da veriler kaybolabilir. Bu nedenle, bu kısımda tanımlanan kodlamalar haricinde kodlar kullanılamaz, ve söz konusu kodlar yalnızca belirtilen amaç veya gerekçelerle kullanılabilir.

Ayrıca, tire "-" ve kesme "/" işaretleri bu maddee yalnızca belirtildiği şekilde kullanılmalıdır.

Tanımlanan kodlar giriş sıralarına göre aşağıda sunulmaktadır;

STS/: ATS tarafından özel işleme tabi tutulan uçuşlara olması durumunda (Arama ve Kurtarma gibi) aşağıdaki kodlar kullanılacaktır:

ALTRV : İrtifa tahsisine göre yapılan uçuş için,
ATFMX : İlgili ATS otoritesi tarafından ATFM koşul ya da önlemlerinden muaf tutulması onaylanmış hava aracı için,
FFR : Yangınla mücadele amacıyla,
FLTCK : Seyrüsefer Yardımcı cihazları kalibrasyonlarının yapılması için (uçuş kontrol),
HAZMAT : Tehlikeli madde taşıyan hava aracı için,
HEAD : Devlet Başkanı taşıyan hava aracı için,
HOSP : İlgili Tıp makamlarınca tasdiklenmiş tıbbi hizmet gerekçeli uçuşlar için,
HUM : İnsani yardım amaçlı uçuşlar için,
MARSA : Askeri havaaraçlarının havada ayrıştırmasının sorumluluğunun askeri bir birim tarafından üstlenildiği uçuşlar için,
MEDEVAC : Hayatta kalma mücadelesi veren kritik durumdaki insanlara yönelik düzenlenecek acil bir tıbbi tahliye amacıyla,
NONRVSM : RVSM havasahasında uçacak ancak RVSM uçuş kabiliyeti bulunmayan Hava araçları için,
SAR : Arama ve Kurtarma görevine yönelik uçuşlar için,
STATE : Askeri amaçlı ya da gümrük polis hizmetleri kapsamında gerçekleştirilen uçuşlar için.

ATS birimlerinin bilgisine sunulmak üzere girilecek diğer özel bilgiler RMK/ sekmesinden sonra kullanılacaktır.

PBN/: RNAV ve/veya RNP kabiliyetlerinin belirtilmesi için kullanılacaktır. Aşağıdaki kodlar kullanılarak toplam karakter sayısı 16'yı aşmayacak şekilde azami 8 giriş yapılabilir.

	RNAV Özellikleri
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 izin verilen tüm sensörler
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS or IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 izin verilen tüm sensörler
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 izin verilen tüm sensörler
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	RNP Özellikleri
L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 izin verilen tüm sensörler
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	RF ile RNP AR APCH (özel yetkilendirme gerektirmektedir)
T2	RF olmadan RNP AR APCH (özel yetkilendirme gerektirmektedir)

Yukarıda kullanılmayan harf ve sayı kodlamaları başka uygulamalar için ayrılmıştır.

NAV/ İlgili ATS otoritesi tarafından bilinmesine ihtiyaç duyulan, PBN/ kısmında belirtilen özellikler haricindeki seyrüsefer cihazlarına ilişkin önemli verileri kapsamaktadır. Bir ya da daha fazla sayıdaki GNSS kabiliyetleri araya bir boşluk bırakılarak NAV/ sekmesinden sonra belirtilmelidir. Örneğin, NAV/GBAS

SBAS. Ayrıca gerekmesi halinde, IFPS Kullanıcı Kılavuzunda ve Türkiye AIP'sinde belirtildiği üzere, RNAVX ya da RNAVINOP tanımlamaları da girilebilir.

COM/ Madde 10a'da betimlenmemiş kabiliyetler ya da muhabereye dayalı uygulamaları nitelendirir. Örneğin, 8.33 MHZ iletişim kabiliyeti mevcut değilse IFPS Kullanıcı Kılavuzu ve Türkiye AIP'sinde belirtildiği şekilde EXM833 tanımlaması girilebilir.

DAT/ 10a'da betimlenmemiş kabiliyetler ya da uygulamaları nitelendirir. Örneğin, CPDLC kabiliyeti yok ise IFPS Kullanıcı Kılavuzunda belirtildiği şekilde CPDLCX tanımlaması girilebilir.

SUR/ Madde 10b'de tanımlanmamış olan gözleme dayalı uygulamalar ve kabiliyetleri kapsar.

DEP/ Madde 13'e ZZZZ girilmesi halinde Kalkış Havalimanının ismi ve yeri **veya;**
Madde 13'e AFIL girilmesi halinde tamamlayıcı uçuş plan verilerinin tedarik edilebileceği ilgili ATS birimi tarafından **AIP'de yer almayan Havalimanları** için aşağıdaki şekilde yer bilgileri girilecektir;

Enlem verisi derece ve dakika cinsinden 4 haneli ve ondalıklı sayısal bir ifadeyle beliritilecek olup, sayısal veri ilgili yönü tanımlayacak şekilde Kuzey (N) ya da Güney (S) imleçleriyle devam edilecektir. Söz konusu enlem veri tanımlaması ardından gelen boylam bilgisi ise dakika cinsinden beş haneli ve ondalıklı sayısal bir ifadeyle devam edecek, söz konusu sayısal ifade yön belirten Doğu (E) ya da Batı (W) imleçleriyle sona erecektir. Tüm sayısal haneler boşluk bırakılmaksızın doldurulmalıdır, bu nedenle gerektiğinde ilgili hanelere sıfır rakamı girilmelidir. Ör: 4620N07805W (Toplam 11 karakter)

Veya;

Hava yolu üzerindeki önemli bir noktaya göre açısal yön tayini (bearing) ve söz konusu noktadan uzaklık tanımlamasının kullanılmasında aşağıdaki yöntem izlenecektir;

Önemli referans noktasının belirlenmesi, ardından 3 haneli sayısal değer şeklinde ifade edilen manyetik derece cinsinden açısal değer verisi, ardından ilgili noktadan uzaklığı Deniz Mili (NM) cinsinden ifade eden 3 haneli sayısal değer.

Yüksek irtifalarda manyetik değerlerin kullanımının ilgili otorite tarafından uygun görülmemesi halinde gerçek derece değerleri kullanılabilir. Söz konusu 3 haneli boşlukları gerekmesi halinde sıfır eklemek suretiyle tamamlayınız. Örneğin, "DUB" VOR'undan 180 derece manyetik açıyla 40 NM uzakta olan bir nokta, DUB180040 olarak tanımlanmalıdır.

Veya;

Eğer hava aracı bir havalimanından havalanmamışsa Rotanın ilk noktası (isim veya LAT/LONG) ya da ilgili NDB istasyonu (telsiz işaret vericisi) kodu.

DEST/ Madde 16'ya ZZZZ girilmesi durumunda, varılacak havalimanının ismi ve yeri yazılacaktır. Varış havalimanı ilgili AIP'de yer almıyorsa, yukarıdaki DEP/ bölümünde açıklandığı şekilde, rota üzerindeki önemli bir noktaya göre açısal yön tayini (bearing) ve söz konusu noktadan uzaklık tanımlamasını kullanınız ya da konumu LAT/LONG verisi şeklinde düzenleyiniz.

DOF/ 6 haneli Havalimanından kalkış tarihi (YY yıl, MM ay, DD, gün sırasıyla)

REG/ Hava aracının Madde 7'deki tanımlamasından farklı ise söz konusu hava aracının milliyeti ya da tescil kodu ve tanınmasını sağlayacak havayolu markası.

EET/ Bölgesel seyrüsefer anlaşmaları ya da ilgili ATS otoriteleri tarafından aksi belirtilmedikçe kalkıştan itibaren önemli referans noktalarına ya da FIR sınır tanımlama noktalarına kadarki Toplam Tahmini Katediş süresi.

Ör: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204

SEL/ SELCAL kodu kullanma kabiliyetine sahip hava araçları için.

TYP/ Madde 9'a ZZZZ girilmesi durumunda, Hava aracı tipi/tipleri gerekmesi durumunda sayısı ile birlikte aşağıdaki formatta yazılır.

Ör : TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ İlgili ATS otoritesi tarafından ihtiyaç duyulması halinde hava aracı adreslemesi (sayı ve harf kodlamalarından müteşekkil altı haneli onaltılı karakter kullanılarak) Ör: ICAO tarafından verilmiş en düşük hava aracı adresleme kodu "F00001"dir.

RVR/ Uçuş için gerekli en düşük RVR gereksinimi.
Not: *Bu maddeye ilişkin kuralların ayrıntıları için Bkz. Avrupa Bölgesel Tamamlayıcı Usuller Kılavuzu (EUR SUPPs, Doc 7030), Bölüm 2.*

DLE/ Yoldaki gecikme ya da bekleme; muhtemel gecikmenin yaşanacağı önemli referans nokta ya da noktalarını giriniz, ardından olası gecikme süresini saat (hh) ve dakika (mm) cinsinden dört haneli şekilde belirtiniz. Ör : DLE/MDG0030

OPR/ Madde 7'de belirtilen hava aracı tanımlamasından farklı ise hava aracını işleten kuruluşun ICAO kodu ya da ticari ismi.

ORGN/ Uçuş planını düzenleyenin 8 haneli AFTN adresi ya da tanımlanamadığı durumlarda, ilgili ATS ünitesince ihtiyaç duyulabilecek diğer ilgili irtibat bilgileri.
Not: Bazı bölgelerde uçuş plan kabul merkezleri ORGN/ belirteci ile düzenleyenin AFTN adresini otomatik olarak girebilmektedirler.

PER/ Gerekmesi halinde ilgili ATS otoritesince, Hava aracı performans verisinin PANS-OPS (Hava Seyrüsefer Hizmetleri – Hava aracı Uygulamaları), Doc 8168 Cilt – I Uçuş Usulleri kısmında belirtildiği üzere tek bir harfle gösterilmesi.

ALTN/ Madde 16'ya ZZZZ girilmesi halinde yedek gidiş Havalimanlarının isimleri. Yedek havalimanları ile ilgili bilgi AIP'de yer almıyorsa, yukarıdaki DEP/ bölümünde açıklandığı şekilde, rota üzerindeki önemli bir noktaya göre açısal yön tayini (bearing) ve söz konusu noktadan uzaklık tanımlamasını kullanınız ya da konumu LAT/LONG verisi şeklinde düzenleyiniz.

RALT/ Yol üzerindeki yedek Havalimanları için, Doc 7910 Yer Göstergeleri Kılavuzunda belirtilen dört haneli ICAO kodları yada eğer herhangi bir kod tahsisi yapılmamışsa, yedek Havalimanlarının isimleri belirtilecektir. Söz konusu Havalimanları ilgili bilgi AIP'de yer almıyorsa, belirtilecek lokasyonların LAT/LONG bilgileri ya da yukarıdaki DEP/ kısmında izah edildiği üzere önemli bir referans noktasına olan açısal konumlamalarıyla mesafe verilerinden istifade edilebilir.

TALT/ Yedek Kalkış Havalimanları için, Doc 7910 Yer Kodları Kılavuzunda belirtilen dört haneli ICAO kodları yada eğer herhangi bir kod tahsisi yapılmamışsa, doğrudan yedek kalkış Havalimanının ismi belirtilecektir. Söz konusu Havalimanları ilgili bilgi AIP'de yer almıyorsa, belirtilecek lokasyonların LAT/LONG bilgileri ya da yukarıdaki DEP/ kısmında izah edildiği üzere önemli bir referans noktasına olan açısal konumlamalarıyla mesafe verilerinden istifade edilebilir.

RIF/ Değiştirilmiş Varış Havalimanı yol ayrıntıları ilgili Havalimanlarının dört haneli ICAO Yer Göstergesi koduyla birlikte girilmelidir. Değiştirilmiş olan rota için uçuş esnasında yeniden müsaade alınmalıdır.

Ör: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ İlgili otorite ya da ATS ünitelerince bilinmesi gerekli diğer bilgiler açık metinde yazılabilir.

RFP/Q Yeniden düzenlenmiş uçuş planının sırasını göstermek üzere Q kodu sonrası bir basamak değer girilecektir.
Not: Bu maddede belirtilen uygulamaya ilişkin ayrıntılara Avrupa Bölgesel Tamamlayıcı Usuller Kılavuzu (EUR SUPPs, Doc7030), Bölüm 2'den erişebilirsiniz.

STAYINFOn/ STAYINFO alt maddesini takiben yol üzerindeki STAY bilgisi birbirini izleyen (1-9) numara ile birlikte kullanılır.

EUR/PROTECTED EUR/ alt maddesini takiben uçuşla ilgili bilgilerin korumalı olarak sadece ilgili ünitelere duyurusu yapılan , güvenlik açısından kritik uçuşlar.