

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/404 AL COMISIEI**din 30 ianuarie 2024**

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 în ceea ce privește actualizările dispozițiilor relevante ale OACI, completarea procedurii în caz de întrerupere a radiocomunicațiilor și eliminarea suplimentului la anexa la regulamentul respectiv

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 43 alineatul (1) litera (a) și articolul 44 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește regulile comune ale aerului și dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană aplicabile traficului aerian general (așa-numitele „reguli ale aerului”).
- (2) Anumite evoluții recente care au avut loc la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI”) trebuie să se reflecte în normele Uniunii. În special, părțile relevante din amendamentul 45 al OACI la anexa 2, amendamentele 77-79 la anexa 3, amendamentul 92 la anexa 10 volumul II, amendamentul 52 la anexa 11 la Convenția de la Chicago, amendamentele 7A și 7B, 8 și 9 la Doc 4444 (PANS-ATM) și amendamentele la Doc 7030 [Proceduri suplimentare regionale, regiunea europeană (EUR)] ar trebui să se reflecte în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012. Prin urmare, ar trebui modificate anumite definiții referitoare la condițiile meteorologice, anumite dispoziții referitoare la serviciul de control al traficului aerian, cum ar fi autorizările legate de regulile speciale de zbor la vedere (*Visual Flight Rules* – VFR), acțiunile care trebuie întreprinse în caz de abatere de la planul de zbor curent, rapoartele de poziție abreviate, transmiterea buletinelor meteorologice și anumite cerințe privind radiotelefonia și frazeologia, cum ar fi indicarea categoriei de turbulență de siaj, utilizarea sistemelor de legături de date în comunicațiile de evitare a fenomenelor meteorologice, autorizarea rutelor standard de plecare și de sosire instrumentală. În plus, ar trebui stabilită o procedură cuprinzătoare privind întreruperile radiocomunicațiilor.
- (3) Ori de câte ori modificările aduse Regulamentului (UE) nr. 923/2012 afectează conformitatea cu standardele și practicile recomandate ale OACI, statele membre trebuie să aducă în mod oficial la cunoștința OACI modificările ulterioare față de diferențele notificate anterior sau orice nouă diferență generată de modificările aduse acestui regulament, în conformitate cu decizia relevantă a Consiliului care stabilește criteriile și procedura pentru stabilirea poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul OACI în ceea ce privește adoptarea sau modificarea standardelor internaționale și a practicilor recomandate, precum și notificarea diferențelor față de standardele internaționale adoptate. În plus, având în vedere noile obligații ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”), introduse prin articolul 90 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, de a furniza informații cu privire la conformitatea actelor delegate și a actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia cu standardele internaționale și practicile recomandate, suplimentul la anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 nu mai este necesar.
- (4) Prin urmare, articolul 5 și suplimentul la anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ar trebui eliminate, iar articolul 6 ar trebui modificat în consecință.

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

- (5) Pentru a se asigura coerența cu Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei ⁽³⁾ în ceea ce privește semnalele care trebuie utilizate, în toate condițiile de vizibilitate, în cazul unei întreruperi a radiocomunicațiilor între unitatea de servicii de trafic aerian și vehiculele sau pietonii de pe suprafața de manevră a aerodromurilor, apendicele 1 privind semnalele din Regulamentul (UE) nr. 923/2012 ar trebui modificat pentru a include dispozițiile relevante din Regulamentul (UE) nr. 139/2014.
- (6) Apendicele 6 la anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 conține o serie de erori materiale și de redactare minore. Prin urmare, apendicele 6 ar trebui modificat pentru a corecta aceste erori.
- (7) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ar trebui modificat în consecință.
- (8) Pentru a se asigura o punere în aplicare fără probleme a măsurilor introduse prin prezentul regulament, menținând în același timp un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile în Uniune, industria și autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să dispună de suficient timp pentru a se adapta la măsurile introduse prin prezentul regulament, în special la cele legate de noul cadru pentru procedura referitoare la întreruperea radiocomunicațiilor și pentru procedurile și frazeologia standard de plecare și de sosire instrumentală. Având în vedere acest lucru, prezentul regulament ar trebui să se aplice după 12 luni de la intrarea sa în vigoare.
- (9) Pentru a se asigura corectitudinea planurilor de zbor depuse în conformitate cu apendicele 6 la anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, corecțiile introduse prin prezentul regulament de punere în aplicare ar trebui să se aplice de la data intrării sale în vigoare.
- (10) Agenția a sprijinit Comisia în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și a prezentat Comisiei avizul aferent nr. 02/2023 la 18 august 2023.
- (11) Măsurile stabilite în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru aplicarea de norme comune de siguranță în domeniul aviației civile, instituit prin articolul 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 21 se înlocuiește cu următorul text:

„21. «AIRMET» înseamnă o informație elaborată și comunicată de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice care pot afecta siguranța zborului la niveluri joase și referitoare la evoluția fenomenelor respective în timp și spațiu, informație care nu a fost deja introdusă în prognozele pentru zborurile la niveluri joase în regiunea de informare a zborului corespunzătoare sau într-o subregiune a acesteia;”;

(b) punctul 89a se înlocuiește cu următorul text:

„89a. «operațiuni de apropiere instrumentală» înseamnă apropierea și aterizarea cu ajutorul instrumentelor de ghidare a navigației pe baza unei proceduri de apropiere instrumentală. Există două metode de executare a operațiunilor de apropiere instrumentală:

- (a) o operațiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală a navigației, și
- (b) o operațiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală;”;

(c) punctul 119 se înlocuiește cu următorul text:

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

„119. «SIGMET» înseamnă o informație emisă de un centru de veghe meteorologică referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave și referitoare la evoluția respectivelor fenomene în timp și spațiu;”;

(d) se adaugă următoarele puncte 148, 149, 150 și 151:

„148. «centru de veghe meteorologică (*Meteorological Watch Office* – MWO)» înseamnă o unitate care monitorizează condițiile meteorologice care influențează operațiunile de zbor și care furnizează informații referitoare la apariția sau apariția prognozată, pe rută, a unor fenomene meteorologice specifice și a altor fenomene atmosferice care pot afecta siguranța operațiunilor cu aeronave în cadrul zonei specifice de responsabilitate a unității respective;

149. «raport privind starea pistei (*runway condition report* – RCR)» înseamnă un raport standardizat cuprinzător referitor la starea suprafeței pistei și la efectul acesteia asupra performanței de aterizare și de decolare a avionului, descrisă cu ajutorul unui cod de stare a pistei;

150. «boală transmisibilă» înseamnă o boală infecțioasă cauzată de un agent contagios, care se transmite de la o persoană la alta prin contact direct cu o persoană afectată sau printr-un mijloc indirect cum ar fi expunerea la un vector, animal, vector neanimat, produs sau la mediu ori prin schimb de fluide contaminate cu agentul contagios respectiv;

151. «sănătate publică» înseamnă toate elementele referitoare la sănătate, și anume starea de sănătate, inclusiv morbiditatea sau dizabilitatea, factorii determinanți care au un efect asupra stării de sănătate, necesitățile în domeniul asistenței medicale, resursele alocate asistenței medicale, furnizarea asistenței medicale și asigurarea accesului universal la aceasta, precum și cheltuielile și sursele de finanțare în domeniul sănătății și cauzele mortalității.”

2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Asigurarea conformității

Statele membre asigură conformitatea cu regulile comune și cu dispozițiile prevăzute în anexa la prezentul regulament fără a aduce atingere dispozițiilor privind flexibilitatea cuprinse la articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139, și nici măsurilor de salvagardare cuprinse la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.”

3. Articolul 5 se elimină.

4. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„În urma intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia instituie, cu sprijinul Eurocontrol și AESA, un proces permanent:

(a) pentru a asigura că se monitorizează și se analizează orice modificare adoptată în cadrul Convenției de la Chicago care este relevantă pentru domeniul de aplicare al prezentului regulament și

(b) pentru elaborarea de propuneri de modificare a anexei la prezentul regulament, acolo unde este cazul.”

5. Anexa se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 mai 2025, cu excepția punctului 22 din anexă, care se aplică la data intrării în vigoare.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 30 ianuarie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 se modifică după cum urmează:

1. Se introduce punctul SERA.3212 cu următorul text:

„SERA.3212 Incertitudine cu privire la poziția pe suprafața de manevră pe aerodromurile la care sunt furnizate servicii de trafic aerian

- (a) Sub rezerva dispozițiilor de la litera (b), pilotul care are dubii cu privire la poziția aeronavei față de suprafața de manevră trebuie imediat:
 1. să oprească aeronava și
 2. concomitent, să notifice unității de servicii de trafic aerian competente circumstanțele (inclusiv ultima poziție cunoscută).
- (b) Atunci când are dubii cu privire la poziția aeronavei față de suprafața de manevră, dar recunoaște că aeronava se află pe o pistă, pilotul trebuie imediat:
 1. să notifice unității de servicii de trafic aerian competente circumstanțele (inclusiv ultima poziție cunoscută);
 2. dacă poate localiza o cale de rulare adecvată în apropiere, să elibereze pista cât mai rapid posibil, cu excepția cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian îi transmite alte instrucțiuni, și apoi
 3. să oprească aeronava.
- (c) Atunci când are dubii cu privire la poziția vehiculului față de suprafața de manevră, conducătorul unui vehicul trebuie imediat:
 1. să notifice unității de servicii de trafic aerian competente circumstanțele (inclusiv ultima poziție cunoscută);
 2. concomitent, cu excepția cazului în care unitatea de servicii de trafic aerian îi transmite alte instrucțiuni, să elibereze cât mai rapid posibil suprafața de aterizare, calea de rulare sau altă parte a suprafeței de manevră, îndepărtându-se la o distanță sigură, și apoi
 3. să oprească vehiculul.”

2. La punctul SERA.5005, teza introductivă de la litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care se obține o autorizare de la o unitate de control al traficului aerian, zborurile VFR nu decolează de pe un aerodrom situat într-o zonă de control și nici nu aterizează pe un astfel de aerodrom și nu intră în zona de trafic de aerodrom sau în tur de pistă atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt sub următoarele minime:”.

3. Punctul SERA.5010 se modifică după cum urmează:

- (a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Zborurile VFR speciale pot fi autorizate să fie efectuate într-o zonă de control, sub rezerva obținerii unei autorizări ATC. Cu excepția situațiilor în care sunt autorizate de autoritatea competentă pentru elicoptere în cazuri speciale, cum ar fi, printre altele, operațiunile polițienești, medicale, de căutare și salvare și zborurile de stingere a incendiilor, se aplică următoarele condiții suplimentare:”;

- (b) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) o unitate de control al traficului aerian trebuie să nu elibereze o autorizare de zbor VFR special aeronavelor pentru a decola de pe un aerodrom situat într-o zonă de control sau pentru a ateriza pe un astfel de aerodrom și nici pentru a intra în tur de pistă într-o zonă de control atunci când condițiile meteorologice raportate pentru respectivul aerodrom sunt sub următoarele minime:

1. vizibilitatea la sol este mai mică de 1 500 m sau, pentru elicoptere, mai mică de 800 m;
2. plafonul este mai mic de 180 m (600 ft).”

4. Punctul SERA.8015 se modifică după cum urmează:

- (a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Operațiuni care fac obiectul autorizării:

1. Înainte de efectuarea unui zbor controlat sau a unei porțiuni de zbor ca zbor controlat, trebuie să se obțină o autorizare din partea controlului traficului aerian. O astfel de autorizare se solicită prin depunerea unui plan de zbor la o unitate de control al traficului aerian.
2. Atunci când planul de zbor precizează că porțiunea inițială a zborului va fi necontrolată și că porțiunea următoare a zborului va face obiectul serviciului de control al traficului aerian, echipajul de zbor trebuie să obțină autorizarea de la unitatea de control al traficului aerian competentă înainte de a intra în zona în care va începe zborul controlat.
3. Atunci când planul de zbor specifică faptul că porțiunea inițială a zborului va face obiectul serviciului de control al traficului aerian și că porțiunea următoare va fi necontrolată, aeronava trebuie în mod normal să fie autorizată până la punctul în care se încheie zborul controlat.
4. Pilotul comandant al unei aeronave informează unitatea de control al traficului aerian dacă o autorizare de control al traficului aerian nu este satisfăcătoare. În astfel de cazuri, unitatea de control al traficului aerian va emite o autorizare modificată, în măsura posibilului.
5. Ori de câte ori o aeronavă solicită o autorizare care presupune acordarea unei priorități, la solicitarea unității de control al traficului aerian competente trebuie depus un raport care să explice necesitatea acordării unei astfel de priorități.
6. *Possibilitatea reautorizării în zbor.* În cazul în care, înainte de plecare, se anticipează că, în funcție de autonomia aeronavei și sub rezerva reautorizării în zbor, se poate decide ca aeronava să se îndrepte spre un nou aerodrom de destinație, unitățile de control al traficului aerian competente trebuie notificate în consecință prin includerea în planul de zbor a informațiilor referitoare la ruta modificată (dacă se cunoaște) și la destinația modificată.
7. O aeronavă utilizată pe un aerodrom controlat nu poate rula pe suprafața de manevră fără autorizarea turnului de control de aerodrom și trebuie să respecte orice instrucțiune dată de această unitate.
8. În cazul vectorizării sau al alocării unei rutări directe neincluse în planul de zbor, care deviază un zbor IFR de la ruta ATS sau de la procedura instrumentală publicată, un controlor de trafic aerian care furnizează un serviciu de supraveghere ATS emite autorizări astfel încât să se mențină în permanență distanța prescrisă de trecere peste obstacole, până când aeronava ajunge la punctul în care pilotul revine la ruta din planul de zbor sau la o rută ATS sau la o procedură instrumentală publicată.”;

(b) punctele 3 și 4 de la litera (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„3. ruta de zbor:

- (i) atunci când se consideră că este necesar, ruta de zbor se detaliază în fiecare autorizare;
 - (ii) expresia «autorizat conform rutei din planul de zbor» (în engleză «cleared via flight planned route») nu se utilizează atunci când se acordă o reautorizare;
4. nivelul sau nivelurile de zbor pentru întreaga rută sau pentru o porțiune a acesteia, precum și modificările de nivel cerute, după caz;”;

(c) la litera (e) se adaugă punctele 5 și 6 cu următorul text:

- „5. Conducătorii de vehicule care operează sau care intenționează să opereze pe suprafața de manevră au obligația să confirme prin repetare controlorului de trafic părțile referitoare la siguranță din instrucțiunile care sunt transmise prin voce, de exemplu instrucțiuni de a intra, de a aștepta la distanță, de a traversa și de a opera pe orice pistă sau cale de rulare operațională.
6. Controlorul trebuie să asculte confirmarea prin repetare pentru a se asigura că instrucțiunea a fost corect confirmată de conducătorul vehiculului și trebuie să ia măsuri imediate pentru a corecta orice diferențe relevante prin repetare.”

5. Punctul SERA.8020 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

1. Abatere 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. Abatere de la numărul Mach atribuit de controlul traficului aerian/viteza față de aer indicată: unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie să fie informată imediat.
3. Abatere de la numărul Mach/viteza reală față de aer: dacă numărul Mach susținut/viteza reală față de aer la nivelul de croazieră variază cu $\pm 0,02$ sau mai mult (Mach) ori cu ± 19 km/h (10 kt) sau mai mult (viteza reală față de aer) față de planul de zbor curent, unitatea de servicii de trafic aerian competentă trebuie informată cu privire la acest lucru.
4. Modificarea orei estimate: cu excepția cazului în care ADS-C este activat și în stare de funcționare în spațiul aerian în care sunt furnizate servicii ADS-C, dacă 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, se modifică cu mai mult de 2 minute față de ora notificată anterior serviciilor de trafic aerian sau față de orice altă perioadă prevăzută de autoritatea competentă, echipajul de zbor notifică unitatea de servicii de trafic aerian competentă cât mai curând posibil.
5. 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.”;

(b) la litera (c) se adaugă punctul 3 cu următorul text:

„3. Modificarea numărului Mach/vitezei reale față de aer: identificarea aeronavei; numărul Mach solicitat/viteza reală față de aer solicitată.”

6. Punctul SERA.8025 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3 de la litera (a) se elimină;

(b) se adaugă literele (b) și (c) cu următorul text:

„(b) Ținând seama în mod corespunzător de cerințele de la punctul SERA.14065 privind schimbarea comunicațiilor, raportul de poziție trebuie să conțină următoarele elemente:

1. identificarea aeronavei;
2. poziția;
3. ora;
4. viteza, dacă este atribuită de ATC și
5. alte elemente, conform instrucțiunilor ATC.

(c) Elementele descrise la litera (b) se raportează astfel cum se descrie la punctul A punctul 2 din apendicele 5.”

7. La punctul SERA.8035, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Dacă o întrerupere a comunicațiilor împiedică respectarea literei (a), trebuie urmate procedurile privind întreruperile comunicațiilor, astfel cum se specifică la punctul SERA.14083.”

8. Punctul SERA.9010 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 8 de la litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„8. condițiile suprafeței pistei;”;

(b) punctul 8 de la litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„8. condițiile suprafeței pistei;”;

(c) punctul 7 de la litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„7. condițiile suprafeței pistei (pistelor) care urmează să fie folosită (folosite) pentru decolare.”.

9. Punctul SERA.12020 se înlocuiește cu următorul text:

„SERA.12020 Schimbul de rapoarte din zbor

- (a) Unitățile de servicii de trafic aerian transmit, cât mai curând posibil, rapoartele din zbor speciale și neregulate către:
1. alte aeronave vizate;
 2. centrul de veghe meteorologică asociat (MWO) în conformitate cu punctul A punctul 3 din apendicele 5 și
 3. alte unități de servicii de trafic aerian vizate.
- (b) Atunci când primesc rapoarte speciale din zbor prin comunicații de voce privind o acțiune de frânare care nu corespunde raportului privind condițiile pistei, unitățile de servicii de trafic aerian le transmit fără întârziere operatorului de aerodrom corespunzător.
- (c) Transmisiiile către aeronave se repetă cu o frecvență și continuă pe o durată care se stabilesc de către unitatea de servicii de trafic aerian în cauză.”

10. Titlul secțiunii 13 se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA 13**Transponder SSR și emițătoare ADS-B”.**

11. Punctul SERA.13015 se înlocuiește cu următorul text:

„SERA.13015 Setarea identificării aeronavei la bord

- (a) Aeronavele echipate cu modul S sau cu un emițător ADS-B care are o funcție de identificare a aeronavei transmit identificarea aeronavei indicată în planul de zbor sau, dacă nu s-a depus un plan de zbor, transmit codul de înmatriculare al aeronavei, cu excepția cazului în care operatorul aeronavei deține o aprobare din partea autorității competente de a utiliza, pentru zborurile fără un plan de zbor, altceva decât codul de înregistrare al aeronavei ca identificare a acesteia.
- (b) Ori de câte ori se observă pe ecran că identificarea aeronavei transmisă de o aeronavă echipată cu modul S sau cu un emițător ADS-B este diferită de cea așteptată de la respectiva aeronavă, trebuie să se solicite pilotului să confirme și, dacă este necesar, să reintroducă identificarea corectă a aeronavei.
- (c) În cazul în care, în urma confirmării de către pilot că în funcția de identificare a modului S sau a emițătorului ADS-B s-a introdus identificarea corectă a aeronavei, diferența persistă, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie să întreprindă următoarele acțiuni:
1. să informeze pilotul că diferența persistă;
 2. în cazul în care este posibil, să corecteze eticheta care afișează identificarea aeronavei pe ecran și
 3. să înștiințeze următoarea poziție de control și orice altă unitate vizată care utilizează modul S sau emițătorul ADS-B în scopuri de identificare că identificarea aeronavei transmisă de aeronavă este incorectă.”

12. La punctul SERA.14035, punctul 1 de la litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

- „1. Toate numerele utilizate pentru transmisia indicativului de apel al aeronavei, a direcțiilor, a direcției și vitezei vântului și a pistei trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre.
- (i) Nivelurile de zbor trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, cu excepția nivelurilor de zbor formate din sute întregi.
 - (ii) Calajul altimetrului trebuie transmis prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, cu excepția cazului unui reglaj la 1 000 hPa, care trebuie transmis ca «O MIE» (în engleză «ONE THOUSAND»).
 - (iii) Toate numerele utilizate pentru transmisia codurilor de transponder trebuie transmise prin pronunțarea separată a fiecărei cifre, însă, atunci când codurile de transponder conțin numai mii întregi, informațiile trebuie transmise prin pronunțarea cifrei din numărul miilor, urmată de cuvântul «MIE»/«MII» (în engleză «THOUSAND»).

13. La punctul SERA.14045, se adaugă litera (c) cu următorul text:

- „(c) Expresia «TAKE-OFF» («DECOLARE») se utilizează în radiotelefonie numai atunci când o aeronavă este autorizată pentru decolare sau atunci când se anulează autorizarea de decolare.”

14. Punctul SERA.14065 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cu excepția cazului în care ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă dispune altceva, apelul inițial către o unitate de servicii de trafic aerian după o schimbare a canalului de comunicație aer-sol prin voce trebuie să conțină următoarele elemente:

1. denumirea unității ATS apelate;
2. indicativul de apel, urmat imediat de cuvântul «Grea» (în engleză «Heavy») sau «Super» care corespunde, după caz, categoriei de turbulență de sîaj a aeronavei;
3. nivelul, inclusiv nivelurile traversate și cele autorizate, dacă nu menține nivelul autorizat;
4. viteza, dacă este atribuită de ATC și
5. elementele suplimentare solicitate de ANSP responsabil cu furnizarea serviciilor și aprobat de autoritatea competentă.”;

(b) punctul 2 de la litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„2. indicativul de apel, urmat imediat de cuvântul «Grea» (în engleză «Heavy») sau «Super» care corespunde, după caz, categoriei de turbulență de sîaj a aeronavei.”.

15. Se introduce punctul SERA.14083 cu următorul text:

„SERA.14083 Proceduri în caz de întrerupere a radiocomunicațiilor

(a) În cazul în care o aeronavă nu poate să respecte punctul SERA.8035 litera (a), echipajul de zbor trebuie să încerce să stabilească contactul pe canalul utilizat anterior și, dacă nu reușește, pe un alt canal adecvat rutei. În cazul în care aceste încercări eșuează, echipajul de zbor trebuie să încerce să stabilească comunicarea cu:

1. unitatea de servicii de trafic aerian competentă;
2. alte unități de servicii de trafic aerian vizate; sau
3. alte aeronave,

folosind toate mijloacele disponibile, inclusiv, printre altele, prin legături de date, voce prin satelit și telefoane mobile, iar atunci când reușește informează că nu s-a putut stabili contactul pe canalul alocat.

(b) Atunci când nu s-a recepționat într-un anumit termen o comunicație așteptată din partea unei aeronave, astfel încât se suspectează apariția unei întreruperi a comunicației, sau la cererea altor unități de servicii de trafic aerian, controlorul de trafic aerian apelează aeronava pe frecvențele considerate a fi ascultate de aceasta și:

1. atunci când furnizează serviciul de supraveghere, controlorul de trafic aerian stabilește, în mod normal, dacă receptorul aeronavei funcționează sau nu și, dacă reușește, continuă să furnizeze serviciul de control al traficului aerian utilizând modificări ale transmisiilor SSR/ADS-B sau transmisii IDENT pentru a obține confirmarea autorizărilor acordate aeronavei;
2. dacă nu reușește, unitatea de control al traficului aerian trebuie:
 - (i) să solicite altor unități de servicii de trafic aerian să îi acorde asistență apelând aeronava și retransmitând mesajele, dacă este necesar;
 - (ii) să solicite aeronavelor de pe rută să încerce să stabilească comunicația cu aeronava respectivă și să retransmită mesajele, dacă este necesar;
 - (iii) să inițieze notificarea operatorului aeronavei, cât mai curând posibil, cu privire la orice întrerupere a comunicațiilor aer-sol;
3. dacă încercările descrise la punctul 2 subpunctele (i) și (ii) eșuează, nu se efectuează transmisiunea în gol (fără confirmarea recepției) a autorizărilor de control al traficului aerian către aeronavă, cu excepția cazului în care emitentul solicită acest lucru în mod expres. Alte mesaje ar trebui transmise prin transmisiune în gol pe frecvențele considerate a fi ascultate de aeronavă.

(c) În cazul în care o aeronavă nu poate să respecte punctul SERA.8035 litera (a) și încercările descrise la punctul SERA.14083 la litera (a) de a stabili comunicații nu au succes, se aplică procedurile descrise mai jos pentru situațiile de întrerupere a radiocomunicațiilor:

1. Atunci când face parte din traficul de aerodrom pe un aerodrom controlat, aeronava trebuie să fie atentă la o eventuală emiteră de instrucțiuni prin semnale vizuale.

2. Aeronava trebuie să seteze transponderul pe modul A și codul 7600 și/sau să seteze emițătorul ADS-B pentru a indica pierderea comunicațiilor aer-sol și să respecte procedurile descrise la punctele 3, 4, 5 și 6, după caz.
 3. Un zbor VFR trebuie să continue să zboare în condiții meteorologice de zbor la vedere, să aterizeze pe cel mai apropiat aerodrom adecvat și să raporteze sosirea sa unității de servicii de trafic aerian competente prin cele mai rapide mijloace.
 4. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 5, un zbor IFR trebuie:
 - (i) să mențină ultima viteză și ultimul nivel atribuit sau altitudinea minimă de zbor, dacă este mai mare, timp de 20 de minute după:
 - (A) neefectuarea de către aeronavă a unei raportări obligatorii; sau
 - (B) momentul în care transponderul este setat la 7 600 și/sau se transmite urgența ADS-B și/sau modul de urgență corespunzător dacă este furnizat serviciul de supraveghereși apoi să ajusteze nivelul și viteza în conformitate cu planul de zbor depus, astfel cum a fost modificat prin mesaje de întârziere și de modificare a planului de zbor depus;
 - (ii) atunci când este vectorizat sau a primit instrucțiuni de la ATC să se deplaseze decalat utilizând navigația de suprafață (RNAV):
 - (A) cu o limită specificată, să continue până la limita respectivă, apoi să revină la ultima rută primită și confirmată, luând în considerare altitudinea minimă de zbor aplicabilă; sau
 - (B) fără o limită specificată, să revină la ultima rută primită și confirmată nu mai târziu de următorul punct semnificativ, luând în considerare altitudinea minimă de zbor aplicabilă;
 - (iii) să se deplaseze, conform ultimei autorizări de rută primite și confirmate, până la mijlocul de navigație desemnat corespunzător sau până la punctul fix care deservește aerodromul de destinație și, atunci când este necesar pentru a asigura conformitatea cu punctul (iv) de mai jos, să rămână deasupra acestui mijloc sau punct fix până la începerea coborârii;
 - (iv) să înceapă coborârea de la mijlocul de navigație sau de la punctul fix specificat la punctul (iii) la ora prevăzută pentru apropiere care a fost primită și confirmată ultima dată sau cât mai aproape de această oră; sau, dacă nu s-a primit și confirmat nicio oră prevăzută pentru apropiere, la ora estimată de sosire sau cât mai aproape de aceasta;
 - (v) să realizeze o procedură de apropiere instrumentală specificată pentru mijlocul de navigație desemnat sau punctul fix respectiv și
 - (vi) să aterizeze, dacă este posibil, în termen de 30 de minute de la ora estimată de sosire specificată la punctul (iv) sau de la ultima oră prevăzută pentru apropiere care a fost confirmată, oricare dintre acestea survine mai târziu.
 5. Un zbor IFR care urmează o rută de plecare instrumentală standard sau o rută de sosire instrumentală standard trebuie să respecte procedurile pentru situații de întrerupere a radiocomunicațiilor prevăzute în diagrama de plecare standard – instrumentală (SID) sau în diagrama de sosire standard – instrumentală (STAR), dacă sunt furnizate.
 6. În cazul în care un zbor IFR întâlnește condiții meteorologice de zbor la vedere, iar pilotul comandant decide să continue să zboare în condiții meteorologice de zbor la vedere, pilotul trebuie să seteze modul A și codul 7601, să aterizeze pe cel mai apropiat aerodrom adecvat și să raporteze sosirea unității de servicii de trafic aerian competente prin cele mai rapide mijloace.
- (d) Furnizarea serviciului de control al traficului aerian pentru zborurile care operează în spațiul aerian în cauză se bazează pe premisa că o aeronavă care se confruntă cu o întrerupere a radiocomunicațiilor respectă dispozițiile de la litera (c).
- (e) De îndată ce are cunoștință de faptul că o aeronavă care operează în zona sa de responsabilitate se confruntă cu o aparentă întrerupere a radiocomunicațiilor, o unitate de control al traficului aerian trebuie să transmită informații cu privire la respectiva întrerupere a radiocomunicațiilor tuturor unităților de servicii de trafic aerian implicate de-a lungul rutei de zbor. Centrul de control regional în a cărui zonă este situat aerodromul de destinație trebuie să ia măsuri pentru a obține informații referitoare la un aerodrom (aerodromuri) de rezervă și alte informații relevante specificate în planul de zbor depus, dacă aceste informații nu sunt disponibile.

(f) În cazul în care o unitate de control al traficului aerian primește informații conform cărora o aeronavă, după ce s-a confruntat cu o întrerupere a radiocomunicațiilor, a restabilit comunicarea sau a aterizat, unitatea respectivă informează unitatea de control al traficului aerian din zona în care opera aeronava la momentul producerii întreruperii, precum și alte unități de servicii de trafic aerian implicate de-a lungul rutei de zbor, furnizând informațiile necesare pentru continuarea controlului dacă aeronava își continuă zborul.

(g) Semnalele utilizate în cazul unei întreruperi a comunicațiilor trebuie să fie conforme cu apendicele 1.”

16. Punctul SERA.14087 se elimină.

17. Punctul SERA.14090 se înlocuiește cu următorul text:

„SERA.14090 Proceduri specifice de comunicații

(a) Mișcarea vehiculelor

Frazeologia standardizată pentru mișcarea vehiculelor pe suprafața de manevră trebuie să fie aceeași ca cea folosită pentru mișcarea aeronavelor, cu excepția instrucțiunilor de rulaj la sol, caz în care, în comunicațiile adresate vehiculelor se folosește cuvântul «CONTINUAȚI» (în engleză «PROCEED») în locul cuvântului «RULAȚI» (în engleză «TAXI»).

(b) Serviciul consultativ de trafic aerian

Serviciul consultativ de trafic aerian nu acordă «autorizări», ci numai «informații consultative» și utilizează termenul «a recomanda» sau «a sugera» atunci când propune aeronavei o anumită acțiune.

(c) Indicarea categoriilor grea și super de turbulență de siaj

În contactul radiotelefonice inițial dintre o astfel de aeronavă și unitățile ATS, imediat după indicativul de apel al aeronavei se include cuvântul «grea» (în engleză «heavy») sau «super», care corespunde, după caz, categoriei de turbulență de siaj a aeronavei.

(d) Proceduri referitoare la devierile din cauze meteorologice

1. Atunci când este necesară devierea din cauze meteorologice, pilotul trebuie să inițieze comunicații cu ATC prin voce sau CPDLC. Un răspuns rapid poate fi obținut dacă:

(i) se specifică «DEVIERE NECESARĂ CAUZĂ METEO» (în engleză «WHEATHER DEVIATION REQUIRED») pentru a indica faptul că se solicită prioritate pe frecvență și în obținerea răspunsului ATC; sau

(ii) se solicită o deviere din cauze meteorologice utilizând un mesaj CPDLC prin downlink lateral.

2. Atunci când este necesar, pilotul trebuie să stabilească comunicația folosind apelul de urgență «PAN» (de preferință rostit de trei ori) sau folosind un mesaj CPDLC de urgență prin downlink.

3. Pilotul trebuie să notifice controlorul de trafic aerian și să solicite autorizarea de a se abate de la traiect sau de la ruta ATS, indicând, atunci când este posibil, amploarea abaterii solicitate. Echipajul de zbor va utiliza toate mijloacele adecvate (de exemplu, voce și/sau CPDLC) pentru a comunica în timpul unei devieri din cauze meteorologice.

4. Pilotul informează controlorul de trafic aerian atunci când devierea din cauze meteorologice nu mai este necesară sau când devierea din cauze meteorologice s-a încheiat, iar aeronava a revenit pe ruta sa autorizată.

(e) Autorizări privind plecarea instrumentală standard și sosirea instrumentală standard

Autorizările privind SID și/sau STAR trebuie să indice fără echivoc constrângerile, după caz.”

18. Se adaugă punctul SERA.14100 cu următorul text:

„SERA.14100 Notificarea suspiciunii privind prezența la bordul aeronavei a unor boli transmisibile sau a altor riscuri pentru sănătatea publică

(a) În momentul identificării suspiciunii privind prezența la bordul aeronavei a unui caz (unor cazuri) de boală transmisibilă sau a unui alt risc pentru sănătatea publică, echipajul de zbor al unei aeronave aflate pe rută notifică imediat unității de servicii de trafic aerian cu care comunică pilotul informațiile enumerate mai jos:

1. identificarea aeronavei;
2. aerodromul de plecare;
3. aerodromul de destinație;
4. ora estimată de sosire;

5. numărul persoanelor aflate la bord;
 6. numărul cazurilor suspectate aflate la bord și
 7. natura riscului pentru sănătatea publică, dacă este cunoscută.
- (b) Atunci când primește informații de la pilot cu privire la suspiciunea că la bordul aeronavei ar exista un caz (cazuri) de o boală transmisibilă sau un alt risc pentru sănătatea publică, unitatea de servicii de trafic aerian trebuie să transmită cât mai curând posibil un mesaj unității de servicii de trafic aerian care deservește destinația/plecarea, cu excepția cazului în care există proceduri de notificare a autorității competente desemnate de stat și a operatorului aeronavei sau a reprezentantului desemnat al acestuia.
- (c) Atunci când o unitate de servicii de trafic aerian care deservește destinația/plecarea primește de la o altă unitate de servicii de trafic aerian sau de la o aeronavă sau de la un operator de aeronavă un raport cu privire la un caz (cazuri) suspectat(e) de o boală transmisibilă, unitatea în cauză trebuie să transmită cât mai curând posibil un mesaj autorității de sănătate publică sau autorității competente desemnate de stat, precum și operatorului aeronavei sau reprezentantului desemnat al acestuia și operatorului de aerodrom.”
19. Apendicele 1 se modifică după cum urmează:
- (a) punctul 1.2.1 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) un semnal emis prin radiotelegrafie sau prin orice altă metodă de semnalizare, constând în grupul SOS (... — — — ... în Codul Morse);”;
- (b) punctul 3.1 se modifică după cum urmează:
1. titlul punctului 3.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1.1. **Instrucțiuni pentru aeronave”;**

2. după tabelul AP 1-1, figura A1-1 se înlocuiește cu figura următoare:

”

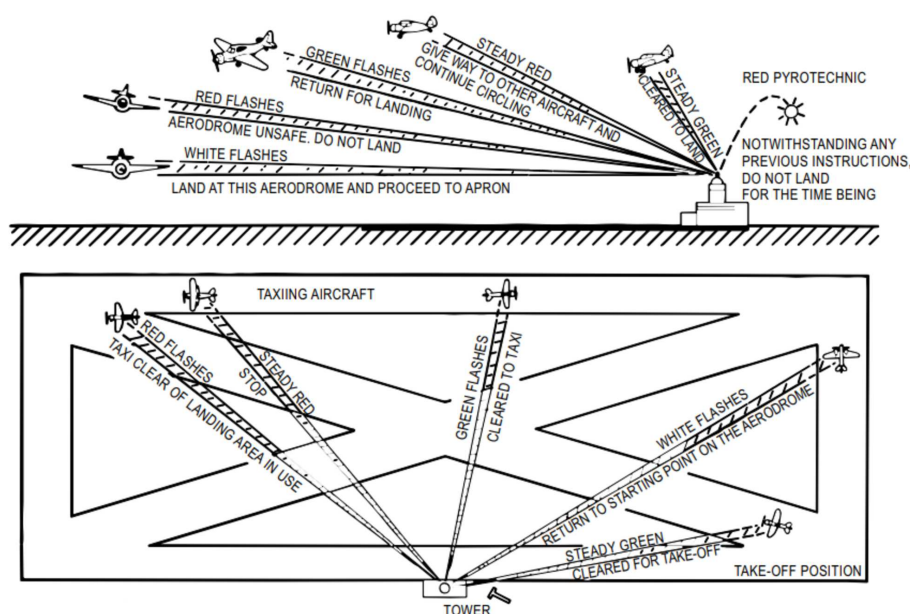


Figura A1-1”

3. se adaugă punctul 3.1.3 cu următorul text:

„3.1.3. **Instrucțiuni pentru vehicule terestre sau pietoni**

- (a) În cazul în care comunicațiile prin intermediul unui sistem de semnale vizuale sunt considerate adecvate sau în cazul unei întreruperi a radiocomunicațiilor, semnalele prezentate mai jos au sensul indicat în tabel.

Semnal luminos de la controlul aerodromului	Semnificație
Verde intermitent	Permisiunea de a traversa o zonă de aterizare sau de a se deplasa pe calea de rulare
Roșu continuu	Opriiți!
Roșu intermitent	Părăsirea zonei de aterizare sau a căii de rulare și atenție la aeronave
Alb intermitent	Eliberarea zonei de manevră în conformitate cu instrucțiunile locale

- (b) În situații de urgență sau în cazul în care semnalele menționate la litera (a) nu sunt observate, semnalul prezentat mai jos se utilizează pentru piste sau căi de rulare dotate cu sistem de iluminat și are sensul indicat în tabelul de mai jos.

Semnal luminos de la controlul aerodromului	Semnificație
Lumini intermitente ale pistei sau ale căii de rulare	Eliberarea pistei și urmărirea semnalului luminos al turnului”

20. În apendicele 2, punctul 5.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„5.3.1. De îndată ce are cunoștință de faptul că a fost anulat zborul planificat al unui balon liber nepilotat mediu sau greu, notificat anterior conform punctului 5.1, operatorul trebuie să notifice unitatea de servicii de trafic aerian competentă în acest sens.”

21. Punctul A din apendicele 5 se înlocuiește cu următorul text:

„A. INSTRUCȚIUNI DE RAPORTARE

MODEL DE RAPORT SPECIAL DIN ZBOR (AIREP SPECIAL)

ELEMENT	PARAMETRU	TRANSMITE PRIN TELEFONIE, după caz
—	Indicativul tipului de mesaj — raport special din zbor	[AIREP] SPECIAL

Secțiunea 1	1	Identificarea aeronavei	(identificarea aeronavei)
	2	Poziție	POZIȚIA (în engleză «POSITION») (latitudine și longitudine) DEASUPRA (în engleză «OVER») (punct semnificativ) ABEAM (punct semnificativ) (punct semnificativ) (relevment) (distanță)
	3	Ora	(ora)
	4	Nivel	NIVELUL DE ZBOR (în engleză «FLIGHT LEVEL») (numărul) sau (numărul) METRI (în engleză «METERS») sau PICIOARE (în engleză «FEET») ÎN COBORÂRE CĂTRE NIVELUL DE ZBOR (în engleză «DESCENDING TO FLIGHT LEVEL») (numărul) sau (numărul) METRI (în engleză «METERS») sau PICIOARE (în engleză «FEET») ÎN URCARE CĂTRE NIVELUL DE ZBOR (în engleză «CLIMBING TO FLIGHT LEVEL») (numărul) sau (numărul) METRI (în engleză «METERS») sau PICIOARE (în engleză «FEET»)
	5	Poziția următoare și ora estimată de survol	(poziția) (ora)
	6	Punctul semnificativ următor	URMEAȘĂ (în engleză «NEXT») (poziția)

Secțiunea 2	7	Ora estimată de sosire	(aerodromul) (ora)
	8	Autonomie	AUTONOMIE (în engleză «ENDURANCE») (ore și minute)
SECȚIUNEA 3	9	Fenomen întâlnit sau observat care impune un raport special din zbor:	
		— Turbulență moderată	TURBULENȚĂ MODERATĂ (în engleză «TURBULENCE MODERATE»)
		— Turbulență puternică	TURBULENȚĂ PUTERNICĂ (în engleză «TURBULENCE SEVERE»)
		— Jivraj moderat	JIVRAJ MODERAT (în engleză «ICING MODERATE»)
		— Jivraj puternic	JIVRAJ PUTERNIC (în engleză «ICING SEVERE»)
		— Undă orografică puternică	UNDĂ OROGRAFICĂ PUTERNICĂ (în engleză «MOUNTAIN WAVE SEVERE»)
		— Oraje fără grindină	ORAJE (în engleză «THUNDERSTORMS»)
		— Oraje cu grindină	ORAJE CU GRINDINĂ (în engleză «THUNDERSTORMS WITH HAIL»)
		— Furtună puternică de praf/de nisip	FURTUNĂ PUTERNICĂ DE PRAF (în engleză «DUSTSTORM HEAVY») sau FURTUNĂ PUTERNICĂ DE NISIP (în engleză «SANDSTORM HEAVY»)
		— Nor de cenușă vulcanică	NOR DE CENUȘĂ VULCANICĂ (în engleză «VOLCANIC ASH CLOUD»)
		— Activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică	ACTIVITATE VULCANICĂ PREERUPTIVĂ (în engleză «PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY») sau ERUPȚIE VULCANICĂ (în engleză «VOLCANIC ERUPTION»)
		Acțiunea de frânare pe pistă	
		— Bună	BUNĂ (în engleză «GOOD»)
		— Bună spre medie	BUNĂ SPRE MEDIE (în engleză «GOOD TO MEDIUM»)
		— Medie	MEDIE (în engleză «MEDIUM»)
		— Medie spre slabă	MEDIE SPRE SLABĂ (în engleză «MEDIUM TO POOR»)
		— Slabă	SLABĂ (în engleză «POOR»)
		— Foarte slabă	FOARTE SLABĂ (în engleză «LESS THAN POOR»)

1. CONȚINUTUL RAPOARTELOR DIN ZBOR

1.1. Rapoarte de poziție și rapoarte speciale din zbor

1.1.1. Secțiunea 1 a modelului prevăzut la punctul A este obligatorie pentru rapoartele de poziție și pentru rapoartele speciale din zbor, însă punctele 5 și 6 pot fi omise. Secțiunea 2 se adaugă, în întregime sau parțial, numai la cererea operatorului sau a reprezentantului desemnat al acestuia sau atunci când pilotul comandant consideră că este necesar. Secțiunea 3 se include în rapoartele speciale din zbor.

1.1.2. Condițiile care au impus transmiterea raportului special din zbor se selectează din lista care figurează la punctul SERA.12005 litera (a).

- 1.1.3. În cazul rapoartelor speciale din zbor care conțin informații privind activitatea vulcanică, se întocmește un raport după zbor utilizând formularul de raportare a activității vulcanice (modelul VAR) care figurează la punctul B. Toate elementele observate trebuie înregistrate și indicate fiecare la rubrica corespunzătoare din formularul model VAR.
- 1.1.4. Trebuie transmise rapoarte speciale din zbor cât mai curând posibil după ce a fost observat un fenomen care impune necesitatea unui astfel de raport special din zbor.
2. INSTRUCȚIUNI DETALIAATE DE RAPORTARE
- 2.1. Elementele unui raport din zbor trebuie raportate în ordinea în care sunt enumerate în modelul de formular AIREP SPECIAL.
- INDICATIVUL TIPULUI DE MESAJ. Raportați «SPECIAL» pentru un raport special din zbor.

Secțiunea 1

Elementul 1 – IDENTIFICAREA AERONAVEI. Raportați indicativul de apel radiotelefonice al aeronavei în conformitate cu dispozițiile de la punctul SERA.14050.

Elementul 2 – POZIȚIA. Raportați poziția ca latitudine (2 cifre pentru grade sau 4 cifre pentru grade și minute, urmate de «nord» sau «sud») și longitudine (3 cifre pentru grade sau 5 cifre pentru grade și minute, urmate de «est» sau «vest»), ca punct semnificativ identificat printr-un identificator codificat (2-5 caractere) sau ca punct semnificativ urmat de relevmentul magnetic (3 cifre) și distanța în mile nautice de la punctul respectiv. Precedați punctul semnificativ de «ABEAM», dacă este cazul.

Elementul 3 – ORA. Raportați ora în ore și minute UTC (4 cifre), cu excepția cazului în care ora se raportează în minute după ora întreagă (2 cifre) conform prevederilor acordurilor regionale de navigație aeriană. Ora raportată trebuie să fie ora reală la care aeronava se afla în poziția respectivă, și nu ora creării sau a transmiterii raportului. Ora trebuie raportată întotdeauna în ore și minute UTC la transmiterea unui raport special din zbor.

Elementul 4 – NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA. Raportați nivelul de zbor în 3 cifre atunci când altimetrul este calibrat la presiunea standard. Raportați altitudinea în metri urmată de «METRI» (în engleză «METERS») sau în picioare urmată de «PICIOARE» (în engleză «FEET») atunci când altimetrul este calibrat la presiunea atmosferică la nivelul mării (QNH). Raportați «ÎN URCARE» (în engleză «CLIMBING») (urmat de nivel) atunci când urcați sau «ÎN COBORÂRE» (în engleză «DESCENDING») (urmat de nivel) atunci când coborâți la un nou nivel după depășirea punctului semnificativ.

Elementul 5 – POZIȚIA URMĂTOARE ȘI ORA ESTIMATĂ DE SURVOL. Raportați următorul punct de raportare și ora estimată de survolare a respectivului punct de raportare sau raportați poziția estimată care va fi atinsă o oră mai târziu, în funcție de procedurile de raportare a poziției care sunt în vigoare. Utilizați convențiile referitoare la date indicate la elementul 2 pentru poziție. Raportați ora estimată de survolare a acestei poziții. Raportați ora în ore și minute UTC (4 cifre), cu excepția cazului în care ora se raportează în minute după ora întreagă (2 cifre) conform prevederilor acordurilor regionale de navigație aeriană.

Elementul 6 – PUNCTUL SEMNIFICATIV URMĂTOR. Raportați punctul semnificativ următor după «poziția următoare și ora estimată de survol».

Secțiunea 2

Elementul 7 – ORA ESTIMATĂ DE SOSIRE. Raportați numele aerodromului unde se intenționează prima aterizare, urmat de ora estimată de sosire la acest aerodrom în ore și minute UTC (4 cifre).

Elementul 8 – AUTONOMIE. Raportați «AUTONOMIE» (în engleză «ENDURANCE»), urmat de autonomia oferită de combustibil în ore și minute (4 cifre).

Secțiunea 3

Elementul 9 – FENOMEN CARE IMPUNE UN RAPORT SPECIAL DIN ZBOR. Raportați unul dintre următoarele fenomene întâlnite sau observate:

- Turbulență moderată drept «TURBULENȚĂ MODERATĂ» (în engleză «TURBULENCE MODERATE»)

Turbulență puternică drept «TURBULENȚĂ PUTERNICĂ» (în engleză «TURBULENCE SEVERE»).

Se aplică următoarele specificații:

- Moderată – condiții în care pot apărea modificări moderate în ceea ce privește atitudinea și/sau altitudinea aeronavei, însă aeronava rămâne constant sub control. De obicei, mici variații ale vitezei față de aer. Modificări ale indicațiilor accelerometrului cuprinse între 0,5 și 1,0 g la centrul de greutate al aeronavei. Mersul dificil. Pasagerii simt tensiuni la nivelul centurilor de siguranță. Obiectele nefixate se deplasează.
- Puternică – condiții în care pot apărea modificări bruște în ceea ce privește atitudinea și/sau altitudinea aeronavei; se poate pierde controlul asupra aeronavei pe perioade scurte. De obicei, variații mari ale vitezei față de aer. Modificări ale indicațiilor accelerometrului de peste 1,0 g la centrul de greutate al aeronavei. Pasagerii sunt împinși violent în centurile de siguranță. Obiectele nefixate sunt aruncate de colo-acolo.

- Jivraj moderat drept «JIVRAJ MODERAT» (în engleză «ICING MODERATE»)

Jivraj puternic drept «JIVRAJ PUTERNIC» (în engleză «ICING SEVERE»)

Se aplică următoarele specificații:

- Moderat – condiții în care se poate considera preferabilă schimbarea direcției și/sau a altitudinii.
- Puternic – condiții în care se consideră esențială schimbarea imediată a direcției și/sau a altitudinii.

- Undă orografică puternică drept «UNDĂ OROGRAFICĂ PUTERNICĂ» (în engleză «MOUNTAIN WAVE SEVERE»)

Se aplică următoarea specificație:

- Puternică – condiții în care curentul descendent asociat este de 3,0 m/s (600 ft/min) sau mai mare și/sau aeronava se confruntă cu o turbulență puternică.

- Oraj fără grindină drept «ORAJ» (în engleză «THUNDERSTORM»)

Oraj cu grindină drept «ORAJ CU GRINDINĂ» (în engleză «THUNDERSTORM WITH HAIL»)

Se aplică următoarea specificație:

Se raportează numai orajele care sunt:

- obscurizate în ceață; sau
- înglobate în nori; sau
- pe o zonă extinsă; sau
- care formează o linie de gren.

- Furtună puternică de praf sau de nisip drept «FURTUNĂ PUTERNICĂ DE PRAF» (în engleză «DUSTSTORM HEAVY») sau «FURTUNĂ PUTERNICĂ DE NISIP» (în engleză «SANDSTORM HEAVY»)

- Nor de cenușă vulcanică drept «NOR DE CENUȘĂ VULCANICĂ» (în engleză «VOLCANIC ASH CLOUD»)

- Activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică drept «ACTIVITATE VULCANICĂ PREERUPTIVĂ» (în engleză «PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY») sau «ERUPȚIE VULCANICĂ» (în engleză «VOLCANIC ERUPTION»)

Se aplică următoarea specificație:

În acest context, «activitate vulcanică preeruptivă» înseamnă o activitate vulcanică neobișnuită și/sau în creștere care ar putea anunța o erupție vulcanică.

- O bună acțiune de frânare ca «ACȚIUNE DE FRÂNARE BUNĂ» (în engleză «BRAKING ACTION GOOD»)
- Acțiune de frânare bună spre medie ca «ACȚIUNE DE FRÂNARE BUNĂ SPRE MEDIE» (în engleză «BRAKING ACTION GOOD TO MEDIUM»)
- Acțiune de frânare medie ca «ACȚIUNE DE FRÂNARE MEDIE» (în engleză «BRAKING ACTION MEDIUM»)

- Acțiune de frânare medie spre slabă ca «ACȚIUNE DE FRÂNARE MEDIE SPRE SLABĂ» (în engleză «BRAKING ACTION MEDIUM TO POOR»)
- Acțiune de frânare slabă ca «ACȚIUNE DE FRÂNARE SLABĂ» (în engleză «BRAKING ACTION POOR»)
- Acțiune de frânare foarte slabă ca «ACȚIUNE DE FRÂNARE FOARTE SLABĂ» (în engleză «BRAKING ACTION LESS THAN POOR»)

Se aplică următoarele specificații:

Bună – decelerația de frânare este normală pentru forța de frânare aplicată, iar comanda direcțională este normală.

Bună spre medie – decelerația de frânare sau controlul direcției este între bun și mediu.

Medie – decelerația de frânare este redusă semnificativ pentru forța de frânare a roții aplicată sau controlul direcției este redus semnificativ.

Medie spre slabă – decelerația de frânare sau controlul direcției este între mediu și slab.

Slabă – decelerația de frânare este redusă semnificativ pentru forța de frânare a roții aplicată sau controlul direcției este semnificativ.

Foarte slabă – decelerația de frânare este minimă spre inexistentă pentru forța de frânare a roții aplicată sau controlul direcției este incert.

- 2.2. Informațiile înregistrate în formularul de raportare a activității vulcanice (modelul VAR) nu se transmit prin RTE, dar, la sosirea pe un aerodrom, respectivul formular trebuie predat fără întârziere de către operator sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom. Dacă un astfel de birou nu este ușor accesibil, formularul completat trebuie predat în conformitate cu procedurile locale convenite de către furnizorii de MET și ATS și de către operatorul aeronavei.

3. TRANSMITEREA INFORMAȚIILOR METEOROLOGICE PRIMITE PRIN COMUNICAȚII DE VOCE

Atunci când recepționează rapoarte speciale din zbor, unitățile ATS trebuie să le transmită fără întârziere centrului de veghe meteorologică asociat (MWO). Pentru a garanta integrarea rapoartelor speciale din zbor în sistemele automate de la sol, elementele respectivelor rapoarte trebuie transmise utilizând convențiile referitoare la date menționate mai jos, în ordinea specificată.

- DESTINATAR. Înregistrați stația apelată și, atunci când este necesar, retransmiterile necesare.
- INDICATIVUL TIPULUI DE MESAJ. Înregistrați «ARS» pentru un raport special din zbor.
- IDENTIFICAREA AERONAVEI. Înregistrați datele de identificare ale aeronavei utilizând convenția referitoare la date indicată la câmpul 7 al planului de zbor, fără spațiu între indicativul operatorului și codul de înmatriculare al aeronavei sau identificarea zborului, dacă se utilizează.

Secțiunea 1

Elementul 0 – POZIȚIA. Înregistrați poziția ca latitudine (2 cifre pentru grade sau 4 cifre pentru grade și minute, urmate, fără spațiu, de N sau S) și longitudine (3 cifre pentru grade sau 5 cifre pentru grade și minute, urmate, fără spațiu, de E sau V), ca punct semnificativ identificat printr-un identificator codificat (2-5 caractere) sau ca punct semnificativ urmat de relevmentul magnetic (3 cifre) și de distanța în mile nautice (3 cifre) de la punctul respectiv. Precedați punctul semnificativ de «ABEAM», dacă este cazul.

Elementul 1 – ORA. Înregistrați ora în ore și minute UTC (4 cifre).

Elementul 2 – NIVELUL DE ZBOR SAU ALTITUDINEA. Înregistrați «F» urmat de 3 cifre (de exemplu, «F310») la raportarea unui nivel de zbor. Înregistrați altitudinea în metri urmată de «M» sau în picioare urmată de «FT» la raportarea altitudinii. Înregistrați «ASC» (nivelul) atunci când urcați sau «DES» (nivelul) atunci când coborâți.

Secțiunea 3

Elementul 9 – FENOMEN CARE IMPUNE UN RAPORT SPECIAL DIN ZBOR. Înregistrați fenomenul raportat după cum urmează:

- turbulență moderată drept «TURB MOD»,
- turbulență puternică drept «TURB SEV»,
- jivraj moderat drept «ICE MOD»,
- jivraj puternic drept «ICE SEV»,
- undă orografică puternică drept «MTW SEV»,
- oraj fără grindină drept «TS»,
- oraj cu grindină drept «TSGR»,
- furtună puternică de nisip drept «HVY SS»,
- furtună puternică de praf drept «HVY DS»,
- nor de cenușă vulcanică drept «VA CLD»,
- activitate vulcanică preeruptivă sau erupție vulcanică drept «VA»,
- grindină drept «GR»,
- nori cumulonimbus drept «CB».

ORĂ TRANSMISIE. Se înregistrează numai în cazul în care se transmite secțiunea 3.

4. PREVEDERI SPECIFICE REFERITOARE LA RAPORTAREA FORFECĂRII VÂNTULUI ȘI A ACTIVITĂȚII VULCANICE

4.1. Raportarea forfecării vântului

4.1.1. La raportarea observațiilor de la aeronavă asupra forfecării vântului întâlnite în fazele de urcare inițială sau de apropiere ale zborului, trebuie să se includă tipul de aeronavă.

4.1.2. În situația în care s-au raportat sau prognozat, însă nu s-au întâlnit condiții de forfecare a vântului în faza de urcare inițială sau de apropiere a zborului, pilotul comandant informează cât mai curând posibil unitatea de servicii de trafic aerian competentă, cu excepția cazului în care pilotul comandant știe că unitatea de servicii de trafic aerian competentă a fost deja informată în acest sens de către o aeronavă precedentă.

4.2. Raportarea după zbor a activității vulcanice

4.2.1. La sosirea unei aeronave la un aerodrom, raportul completat privind activitatea vulcanică se predă de către operatorul aeronavei sau de către un membru al echipajului de zbor biroului meteorologic de aerodrom sau, dacă acest birou nu este ușor accesibil membrilor echipajelor de zbor la sosire, formularul completat trebuie tratat în conformitate cu procedurile locale convenite de către furnizorii de MET și ATS și de către operatorul aeronavei.

4.2.2. Raportul privind activitatea vulcanică, completat, pe care îl primește un birou meteorologic de aerodrom trebuie transmis fără întârziere centrului de veghe meteorologică responsabil cu asigurarea supravegherii meteorologice în regiunea de informare a zborurilor în care a fost observată activitatea vulcanică."

22. Apendicele 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 6

COMPLETAREA UNUI PLAN DE ZBOR

1. Model de formular de plan de zbor al OACI

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité FF		ADDRESSEE(S) Destinataire(s)	
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message (FPL)		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	
9 NUMBER Nombre		8 FLIGHT RULES Règles de vol	
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ		10 EQUIPMENT Équipement	
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière		TIME Heure	
LEVEL Niveau		ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement	
		2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie HR MIN		PERSONS ON BOARD Personnes à bord	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie		EMERGENCY RADIO Radio de secours	
POLAR Polaire		UHF U	
DESERT Désert		VHF V	
MARITIME Maritime		ELT E	
JUNGLE Jungle		JACKETS/Gilets de sauvetage	
DINGHIES/Canots		LIGHT Lampes	
NUMBER Nombre		FLUORES Fluores	
CAPACITY Capacité		UHF U	
COVER Couverture		VHF V	
COLOUR Couleur			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef			
REMARKS Remarques			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
C			
FILED BY / Déposé par			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires			

2. Instrucțiuni pentru completarea formularului de plan de zbor

2.1. General

Respectați îndeaproape formatele prescise și modul de specificare a datelor.

Începeți introducerea datelor în primul spațiu prevăzut. Acolo unde sunt disponibile spații în plus, lăsați spațiile neutilizate necompletate.

Introduceți toate orele în format UTC de 4 cifre.

Introduceți toate intervalele de timp estimate în format de 4 cifre (ore și minute).

Zona hașurată care precedă elementul 3 trebuie completată de serviciile ATS și COM, cu excepția cazului în care responsabilitatea pentru inițierea mesajelor privind planul de zbor a fost delegată.

2.2. Instrucțiuni pentru introducerea datelor ATS

Completați elementele 7-18 și, dacă autoritatea competentă solicită acest lucru sau dacă se consideră necesar, completați elementul 19 conform indicațiilor de mai jos.

Elementul 7: IDENTIFICAREA AERONAVEI
(MAXIMUM 7 CARACTERE)

INTRODUCEȚI una dintre următoarele identificări de aeronavă, fără a depăși 7 caractere alfanumerice și fără cratime sau simboluri:

- (a) indicativul OACI al operatorului aeronavei, urmat de identificarea zborului (de exemplu KLM511, NGA213, JTR25) atunci când, în radiotelefonie, indicativul de apel care trebuie utilizat de aeronavă constă în indicativul telefonic OACI al operatorului, urmat de identificarea zborului (de exemplu, KLM511, NIGERIA213, JESTER25); sau
- (b) însemnele de naționalitate sau de organizație de exploatare în comun și însemnele de înmatriculare ale aeronavei (de exemplu, EIAKO, 4XBCD, N2567GA), atunci când:
 - 1. în radiotelefonie, indicativul de apel care trebuie utilizat de aeronavă constă numai în această identificare (de ex. CGAJS) sau este precedat de indicativul telefonic OACI al operatorului aeronavei (de ex. BLIZZARD CGAJS);
 - 2. aeronava nu este echipată cu un radio.

Elementul 8: REGULILE DE ZBOR ȘI TIPUL DE ZBOR (UNUL SAU DOUĂ CARACTERE)

Reguli de zbor

INTRODUCEȚI una dintre următoarele litere pentru a desemna categoria de reguli de zbor pe care pilotul intenționează să le respecte:

- I** – dacă se intenționează ca întregul zbor să fie operat în regim IFR; sau
- V** – dacă se intenționează ca întregul zbor să fie operat în regim VFR; sau
- Y** – dacă zborul este operat inițial în regim IFR, iar apoi regulile de zbor se modifică o dată sau de mai multe ori; sau
- Z** – dacă zborul este operat inițial în regim VFR, iar apoi regulile de zbor se modifică o dată sau de mai multe ori.

Specificați la elementul 15 punctul sau punctele în care este planificată o modificare a regulilor de zbor.

Tipul zborului

INTRODUCEȚI una dintre următoarele litere pentru a indica tipul zborului, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru:

- S** – pentru servicii aeriene regulate;
- N** – pentru operațiuni de transport aerian neregulate;
- G** – pentru aviația generală;
- M** – pentru aviația militară;
- X** – pentru orice altă categorie decât cele definite mai sus.

Specificați statutul unui zbor după indicatorul STS de la elementul 18 sau, dacă este necesar pentru a indica alte motive pentru efectuarea unui handling specific de către ATS, indicați motivul după indicatorul RMK de la elementul 18.

Elementul 9: NUMĂRUL ȘI TIPUL DE AERONAVE ȘI
CATEGORIA DE TURBULENȚĂ DE SIAJ

Numărul de aeronave (1 sau 2 caractere)

INTRODUCEȚI numărul de aeronave, dacă există mai mult de una.

Tipul aeronavei (2-4 caractere)

INTRODUCEȚI indicativul corespunzător, astfel cum se specifică în Doc 8643, «Aircraft Type Designators» (Coduri de identificare a tipurilor de aeronave),

SAU, dacă nu a fost atribuit un astfel de cod de identificare sau în cazul unor zboruri în formație care cuprind mai multe tipuri de aeronave, **INTRODUCEȚI ZZZZ** și **SPECIFICAȚI** la elementul 18 (numerele și) tipul (tipurile) de aeronave, precedat(e) de TYP/.

Categoria turbulenței de siaj (1 caracter)

INTRODUCEȚI o linie oblică urmată de una dintre următoarele litere, pentru a desemna categoria turbulenței de siaj a aeronavei:

- J** – SUPER, pentru a indica un tip de aeronavă specificat ca atare în documentul OACI 8643, Aircraft Type Designators, cea mai recentă ediție;
- H** – HEAVY (grea), pentru a indica un tip de aeronavă cu o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 136 000 kg, cu excepția tipurilor de aeronave enumerate în documentul OACI 8643 din categoria SUPER (J);
- M** – MEDIUM (medie), pentru a indica un tip de aeronavă cu o masă maximă certificată la decolare mai mică de 136 000 kg, dar mai mare de 7 000 kg;
- L** – LIGHT (ușoară), pentru a indica un tip de aeronavă cu o masă maximă certificată la decolare mai mică sau egală cu 7 000 kg.

Elementul 10: ECHIPAMENTE ȘI CAPACITĂȚI

Capacitățile cuprind următoarele elemente:

- (a) prezența la bordul aeronavei a echipamentelor relevante în stare de funcționare;
- (b) echipamente și capacități corespunzătoare cu calificările echipajului de zbor și
- (c) după caz, autorizația din partea autorității competente.

Echipamente și capacități de radiocomunicații, navigație și asistență pentru apropiere

INTRODUCEȚI o literă, după cum urmează:

- N** – dacă echipamentele standard COM/NAV/de asistență pentru apropiere pentru ruta prevăzută nu se află la bord sau dacă echipamentele nu sunt în stare de funcționare; sau
- S** – dacă echipamentele standard COM/NAV/de asistență pentru apropiere pentru ruta prevăzută se află la bord și sunt în stare de funcționare; și/sau

INTRODUCEȚI una sau mai multe dintre următoarele litere pentru a indica echipamentele și capacitățile COM/NAV/ de asistență pentru apropiere disponibile aflate în stare de funcționare:

A	Sistem de aterizare GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV cu SBAS)	K	MLS
C	Loran C	L	ILS
D	DME	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF		
G	GNSS. În cazul în care oricare parte a zborului este planificată să fie efectuată în regim IFR, acesta se referă la receptoarele GNSS care sunt conforme cu anexa 10 volumul I al OACI.	P1	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	P4-P9	Rezervat pentru RCP
I	Navigația inerțială	R	PBN aprobată
J1	CPDLC ATN VDL Modul 2	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modul A	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modul 2	W	RVSM aprobate
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	MNPS aprobate
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF cu capacitate de ecart între canale de 8,33 kHz
		Z	Alte echipamente aflate la bord sau alte capacități

Toate caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

Echipamente și capacități de supraveghere

INTRODUCEȚI **N** dacă nu există la bord niciun echipament de supraveghere pentru ruta prevăzută sau dacă echipamentul nu este în stare de funcționare;

SAU

INTRODUCEȚI unul sau mai mulți dintre următorii descriptori, până la maximum 20 de caractere, pentru a descrie echipamentul de supraveghere și/sau capacitățile de la bord care pot fi utilizate:

SSR *modurile A și C*

- A** – Transponder – modul A (4 cifre – 4 096 coduri)
- C** – Transponder – modul A (4 cifre – 4 096 coduri) și modul C

SSR *modul S*

- E** – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, a altitudinii-presiunii și capacitatea extended squitter (ADS-B)
- H** – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, a altitudinii-presiunii și capacitatea de supraveghere sporită
- I** – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, dar fără capacitatea de transmiterea a altitudinii-presiunii
- L** – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a identificării aeronavei, a altitudinii-presiunii, capacitatea extended squitter (ADS-B) și capacitatea de supraveghere sporită

- P** – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a altitudinii-presiunii, dar fără capacitatea de transmitere a identificării aeronavei
- S** – Transponder – modul S, inclusiv capacitatea de transmitere a altitudinii-presiunii și capacitatea de transmitere a identificării aeronavei
- X** – Transponder – modul S, fără capacitatea de transmitere a identificării aeronavei și fără capacitatea de transmitere a altitudinii-presiunii

ADS-B

- B1** – ADS-B cu o capacitate de ieșire specifică ADS-B de 1 090 MHz
- B2** – ADS-B cu o capacitate de ieșire și de intrare specifică ADS-B de 1 090 MHz
- U1** – Capacitate de ieșire ADS-B care utilizează UAT
- U2** – Capacitate de ieșire și de intrare ADS-B care utilizează UAT
- V1** – Capacitate de ieșire ADS-B care utilizează VDL modul 4
- V2** – Capacitate de ieșire și de intrare ADS-B care utilizează VDL modul 4

ADS-C

- D1** – ADS-C cu capacități FANS 1/A
- G1** – ADS-C cu capacități ATN

Caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

Elementul 13: AERODROMUL DE PLECARE ȘI ORA (8 CARACTERE)

INTRODUCEȚI indicatorul OACI de localizare din 4 litere al aerodromului de plecare, astfel cum se specifică în Doc 7910, *Indicatori de localizare*;

SAU, dacă nu a fost alocat un indicator de localizare,
INTRODUCEȚI ZZZZ și **SPECIFICAȚI**, la elementul 18:

- numele și localizarea aerodromului precedat de DEP/; sau
- primul punct al rutei sau baliza radio de marcaj precedată de DEP/..., dacă aeronava nu a decolat de pe un aerodrom

SAU, dacă planul de zbor este primit de la o aeronavă în zbor,
INTRODUCEȚI AFIL și **SPECIFICAȚI**, la elementul 18, indicatorul de localizare OACI din 4 litere al amplasamentului unității ATS de la care se pot obține date suplimentare din planul de zbor, precedat de DEP/.

APOI, FĂRĂ SPAȚIU,

INTRODUCEȚI pentru un plan de zbor prezentat înainte de plecare, ora estimată de la locul de staționare (EOBT),

SAU pentru un plan de zbor primit de la o aeronavă aflată în zbor, timpul real sau estimat de trecere pe deasupra primului punct al rutei căreia i se aplică planul de zbor.

Elementul 15: RUTA

INTRODUCEȚI prima viteză de croazieră astfel cum este descrisă la litera (a) și primul nivel de croazieră astfel cum este descris la litera (b), fără spațiu între ele.

APOI, după săgeată, **INTRODUCEȚI** descrierea rutei conform literei (c).

(a) Viteza de croazieră (maximum 5 caractere)
--

INTRODUCEȚI viteza reală față de aer pentru prima sau pentru întreaga porțiune de croazieră a zborului, în una dintre formele de mai jos:

Kilometri pe oră, exprimați prin litera K, urmată de 4 cifre (de exemplu, K0830), sau
Noduri, exprimate prin litera N, urmată de 4 cifre (de exemplu, N0485), sau

Numărul Mach real, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru, rotunjit la cea mai apropiată sută de unități Mach, exprimat prin litera M, urmată de 3 cifre (de exemplu, M082).

(b) Nivelul de croazieră (maximum 5 caractere)

INTRODUCEȚI nivelul de croazieră planificat pentru prima sau pentru întreaga porțiune a rutei care urmează să fie efectuată, în una dintre formele de mai jos:

Nivelul zborului, exprimat prin litera F, urmată de 3 cifre (de ex. F085; F330), sau

Nivelul metric standard în zeci de metri, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru, exprimat prin litera S, urmată de 4 cifre (de exemplu, S1130), sau

Altitudinea în sute de picioare, exprimată prin litera A, urmată de 3 cifre (de ex. A045; A100) sau

Altitudinea în zeci de metri, exprimată prin litera M, urmată de 4 cifre (de exemplu, M0840), sau pentru zborurile VFR necontrolate, literele VFR.

(c) Ruta (inclusiv modificările vitezei, ale nivelului și/sau ale regulilor de zbor)

Zboruri de-a lungul unor rute ATS desemnate

INTRODUCEȚI, dacă aerodromul de plecare este situat pe ruta ATS sau este conectat la aceasta, indicativul primei rute ATS,

SAU, dacă aerodromul de plecare nu se află pe ruta ATS sau nu este conectat la aceasta, literele DCT urmate de punctul de joncțiune cu prima rută ATS, urmat de indicativul rutei ATS.

APOI

INTRODUCEȚI fiecare punct în care fie este planificată să înceapă o modificare a vitezei și/sau a nivelului, fie este planificată o modificare a rutei ATS și/sau o modificare a regulilor de zbor,

URMATE ÎN FIECARE CAZ

de indicativul următorului segment de rută ATS, chiar dacă este identic cu cel anterior

SAU de DCT, dacă zborul către punctul următor se află în afara unei rute desemnate, cu excepția cazului în care ambele puncte sunt definite prin coordonate geografice.

Zboruri în afara unor rute ATS desemnate

INTRODUCEȚI puncte care, în mod normal, nu se află la mai mult de 30 de minute timp de zbor sau la 370 km (200 de mile nautice) unul de celălalt, inclusiv fiecare punct în care este planificată o schimbare de viteză sau de nivel, o schimbare a traiectoriei sau o modificare a regulilor de zbor,

SAU, atunci când autoritatea (autoritățile) competentă (competente) solicită acest lucru,

DEFINIȚI traiectoria zborurilor care operează predominant în direcția est-vest între 70° N și 70° S în raport cu punctele semnificative formate de intersecțiile unor jumătăți de grade sau ale unor grade întregi de latitudine cu meridiane distanțate la intervale de 10 grade de longitudine. Pentru zborurile care operează în zone situate în afara acestor latitudini, traiectoriile sunt definite de puncte semnificative formate de intersecția paralelelor de latitudine cu meridiane distanțate în mod normal la 20 de grade de longitudine. Distanța dintre punctele semnificative nu trebuie să depășească, pe cât posibil, un timp de zbor de 1 oră. În caz de necesitate, se stabilesc puncte semnificative suplimentare.

Pentru zborurile care operează predominant în direcția nord-sud, definiți traiectoriile prin trimitere la puncte semnificative formate de intersecția unor grade întregi de longitudine cu paralele de latitudine specificate, distanțate la 5 grade.

INTRODUCEȚI DCT între puncte succesive, cu excepția cazului în care ambele puncte sunt definite prin coordonate geografice sau prin relevment și distanță.

UTILIZAȚI NUMAI convențiile de la punctele 1-5 de mai jos și **SEPARAȚI** fiecare subelement cu un spațiu.

1. Ruta ATS (2-7 caractere)

Indicativul codificat alocat rutei sau segmentului de rută, inclusiv, după caz, indicativul codificat alocat rutei standard de plecare sau de sosire (de exemplu, BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

2. Punct semnificativ (2-11 caractere)

Indicativul codificat (2-5 caractere) alocat punctului (de exemplu, LN, MAY, HADDY)

sau, dacă nu a fost alocat un cod de identificare, una dintre următoarele modalități:

— Numai grade (7 caractere):

2 cifre care descriu latitudinea în grade, urmate de «N» (Nord) sau «S» (sud), urmate de 3 cifre care descriu longitudinea în grade, urmate de «E» (est) sau «W» (vest). Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri, de exemplu 46N078W.

— Grade și minute (11 caractere):

4 cifre care descriu latitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «N» (Nord) sau «S» (sud), urmate de 5 cifre care descriu longitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «E» (est) sau «W» (vest). Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri, de exemplu 4620N07805W.

— Relevment și distanța față de un punct de referință:

identificarea punctului de referință, urmată de relevmentul punctului sub formă de 3 cifre dând gradele magnetice, urmat de distanța față de punct sub formă de 3 cifre exprimând mile marine. În zonele de latitudine mare, în care autoritatea competentă stabilește că trimiterea la gradele magnetice nu este practică, se pot utiliza gradele reale. Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri – de ex. un punct de 180° magnetice la o distanță de 40 NM față de VOR «DUB» trebuie exprimat ca DUB180040.

3. Schimbarea vitezei sau a nivelului (maximum 21 de caractere)

Punctul în care este planificată să înceapă o schimbare de viteză (de 5 % a TAS sau de 0,01 Mach sau mai mult) sau o schimbare a nivelului, exprimată exact ca la punctul 2 de mai sus, urmată de o *bară oblică și apoi de viteza de croazieră și de nivel de croazieră*, exprimate exact ca la literele (a) și (b) de mai sus, fără spațiu între ele, *chiar și atunci când doar una dintre aceste valori va fi modificată*.

Exemple: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

4. Modificarea regulilor de zbor (maximum 3 caractere)

Punctul în care este planificată modificarea regulilor de zbor, exprimat exact ca la punctul 2 sau 3 de mai sus, după caz, urmat de un spațiu și de unul dintre următoarele elemente:

VFR dacă de la IFR la VFR

IFR dacă de la VFR la IFR

Exemple: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

5. Urcarea de croazieră (maximum 28 de caractere)

Litera C urmată de o bară oblică; APOI punctul în care este planificată să înceapă urcarea de croazieră, exprimat exact ca la punctul 2 de mai sus, urmat de o bară oblică; APOI viteza care trebuie menținută în timpul urcării de croazieră, exprimată exact ca la litera (a) de mai sus, urmată de cele două niveluri care definesc stratul de ocupat în timpul urcării de croazieră, fiecare nivel fiind exprimat exact ca la litera (b) de mai sus, sau nivelul peste care este planificată urcarea de croazieră, urmat de literele PLUS, fără spațiu între ele.

Exemple: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Elementul 16: AERODROMUL DE DESTINAȚIE ȘI TIMPUL TOTAL SCURS ESTIMAT, AERODROMUL (AERODROMURILE) DE REZERVĂ LA DESTINAȚIE**Aerodromul de destinație și timpul total scurs (8 caractere)**

INTRODUCEȚI indicatorul OACI de localizare din 4 litere al aerodromului de destinație, astfel cum se specifică în Doc 7910, *Indicatori de localizare*,

SAU, dacă nu a fost alocat un indicator de localizare,

INTRODUCEȚI ZZZZ și SPECIFICAȚI la elementul 18 numele și localizarea aerodromului, precedate de DEST/.

APOI, FĂRĂ SPAȚIU,

INTRODUCEȚI timpul total scurs estimat.

Aerodrom de rezervă la destinație

INTRODUCEȚI indicatorul (indicatorii) de localizare din 4 litere al (ai) OACI pentru cel mult două aerodromuri de rezervă la destinație, astfel cum se specifică în Doc 7910, *Indicatori de localizare*, separați de un spațiu,

SAU, dacă aerodromului (aerodromurilor) de rezervă la destinație nu i (li) s-a alocat un indicator de localizare,

INTRODUCEȚI ZZZZ și SPECIFICAȚI la elementul 18 numele și localizarea aerodromului (aerodromurilor) de rezervă la destinație, precedate de ALTN/.

Elementul 18: ALTE INFORMAȚII

Cratimele sau barele oblice trebuie utilizate numai conform indicațiilor de mai jos.

INTRODUCEȚI 0 (zero) dacă nu există alte informații,

SAU, orice alte informații necesare, în ordinea indicată mai jos, sub forma indicatorului adecvat ales dintre cele definite mai jos, urmate de o bară oblică și de informațiile care trebuie înregistrate:

STS/ Motivul handlingului special de către ATS, de ex. o misiune de căutare și salvare, după cum urmează:

ALTRV: zbor efectuat în conformitate cu o rezervare de altitudine;

ATFMX: zbor scutit de măsurile ATFM de către autoritatea competentă;

FFR: luptă contra incendiilor;

FLTCK: verificare în zbor pentru calibrarea echipamentelor navale;

HAZMAT: zbor care transportă materiale periculoase;

HEAD: zbor cu statutul «Șef de stat»;

HOSP: zbor medical declarat de autoritățile medicale;

HUM: zbor care operează în cadrul unei misiuni umanitare;

MARSA: zbor pentru care o entitate militară își asumă responsabilitatea separării aeronavelor militare;

MEDEVAC: evacuare medicală de urgență de importanță vitală;

NONRVSM: zbor fără capacități RVSM care intenționează să opereze într-un spațiu aerian RVSM;

SAR: zbor angajat într-o misiune de căutare și salvare și

STATE: zbor angajat în servicii militare, vamale sau polițienești.

Celelalte motive pentru efectuarea unui handling special de către ATS se indică prin codul de identificare «RMK/».

PBN/ Indicarea capacităților RNAV și/sau RNP. Includeți cât mai mulți dintre descriptorii de mai jos, aplicabili zborului, până la maximum 8 intrări, și anume un total de maximum 16 caractere.

SPECIFICAȚII PRIVIND RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	C1	RNAV 2 toți senzorii permiși
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 toți senzorii permiși	C3	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	D1	RNAV 1 toți senzorii permiși
B5	RNAV 5 INS sau IRS	D2	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	D3	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPECIFICAȚII PRIVIND RNP

L1	RNP 4	S1	RNP APCH
		S2	RNP APCH cu BARO-VNAV
O1	RNP 1 de bază toți senzorii permiși		
O2	RNP 1 de bază GNSS	T1	RNP AR APCH cu RF (autorizație specială necesară)
O3	RNP 1 de bază DME/DME	T2	RNP AR APCH fără RF (autorizație specială necesară)
O4	RNP 1 de bază DME/DME/IRU		

Combinățiile de caracterele alfanumerice care nu sunt indicate mai sus sunt rezervate.

NAV/ Date semnificative referitoare la echipamentele de navigație, altele decât cele specificate la rubrica PBN/, conform cerințelor autorității competente.

Indicați augmentarea GNSS la această rubrică, lăsând un spațiu între metodele de augmentare, de ex. NAV/GBAS SBAS.

Indicați EURPRNAV dacă aplicația aprobată P-RNAV a aeronavei se bazează exclusiv pe VOR/DME pentru determinarea poziției.

COM/ Indicați echipamentele și capacitățile de comunicații care nu sunt specificate la elementul 10 litera (a).

DAT/ Indicați echipamentele și capacitățile de comunicații de date care nu sunt specificate la elementul 10 litera (a) sau «CPDLCX» pentru a indica derogarea primită de la cerința de a fi echipat cu CPDLC-ATN-B1.

SUR/	Indicați echipamentele și capacitățile de supraveghere care nu sunt specificate la elementul 10 litera (b). Indicați toate specificațiile RSP care se aplică zborului, utilizând indicativele fără spațiu. Separați specificațiile RSP printr-un spațiu. Exemplu: RSP180 RSP400. Introduceți EUADSBX, EUEHSX, EUELSX sau o combinație a acestora pentru a indica derogările acordate de la cerința de a fi echipat cu transpondere SSR în mod S sau cu emițătoare ADS-B.
DEP/	Numele și localizarea aerodromului de plecare, dacă la elementul 13 se introduce ZZZZ, sau unitatea ATS de la care se pot obține date suplimentare privind planul de zbor, dacă la elementul 13 se introduce AFIL. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, indicați localizarea în felul următor: utilizați 4 cifre care descriu latitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «N» (Nord) sau «S» (sud), urmate de 5 cifre care descriu longitudinea în grade, în zeci de minute și în minute, urmate de «E» (est) sau «W» (vest). Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar, prin introducerea de zerouri, de exemplu 4620N07805W (11 caractere). SAU, Relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, după cum urmează: identificarea punctului semnificativ, urmată de relevmentul punctului sub formă de 3 cifre indicând gradele magnetice, urmat de distanța față de punct sub formă de 3 cifre exprimând NM. În zonele de latitudine mare, în care autoritatea competentă stabilește că trimiterea la gradele magnetice nu este practică, se pot utiliza gradele reale. Completați numărul corect de cifre, acolo unde este necesar prin introducerea de zerouri, de ex. un punct de 180° magnetice la o distanță de 40 NM față de VOR «DUB» trebuie exprimat ca DUB180040. SAU, Primul punct al rutei (numele sau LAT/LONG) sau baliza radio de marcaj, dacă aeronava nu a decolat de pe un aerodrom.
DEST/	Numele și localizarea aerodromului de destinație, dacă la elementul 16 se introduce ZZZZ. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.
DOF/	Data plecării zborului în format de 6 cifre (AALLZZ, unde AA reprezintă anul, LL reprezintă luna, iar ZZ reprezintă ziua).
REG/	Însemnele de naționalitate sau de organizație de exploatare în comun și însemnele de înmatriculare ale aeronavei, dacă ele diferă de identificarea aeronavei de la elementul 7.
EET/	Punctele semnificative sau indicative de limite FIR și timpii estimați cumulativi scurși de la decolare până la aceste puncte sau limite FIR, atunci când aceste indicații sunt solicitate prin acorduri regionale de navigație aeriană sau de către autoritatea competentă. Exemple: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204
SEL/	Codul SELCAL, dacă aeronava este dotată cu echipamentul corespunzător.
TYP/	Tipul sau tipurile de aeronavă, precedat(e), dacă este necesar, fără spațiu, de numărul de aeronave și separat(e) de un spațiu, dacă la elementul 9 se introduce ZZZZ. Exemplu: TYP/2F15 5F5 3B2
CODE/	Adresa aeronavei (exprimată sub forma unui cod alfanumeric de 6 caractere hexadecimale), la solicitarea autorității competente. Exemplu: «F00001» este cea mai joasă adresă de aeronavă cuprinsă în blocul specific administrat de OACI.
DLE/	Întârziere sau așteptare pe rută. Introduceți punctul (punctele) semnificativ(e) de pe ruta pe care este planificată să aibă loc o întârziere, urmat(e) de durata întârzierii, indicată prin 4 cifre, în ore și minute (oomm). Exemplu: DLE/MDG0030
OPR/	Indicativul OACI sau numele operatorului aeronavei, dacă acesta este diferit de identificarea aeronavei de la elementul 7.
ORGN/	Adresa AFTN de 8 litere a emitentului sau alte date de contact adecvate, în cazurile în care este posibil ca emitentul planului de zbor să nu fie ușor de identificat, conform cerințelor autorității competente.

PER/	Datele privind performanțele aeronavei, indicate printr-o singură literă, astfel cum se specifică în Procedurile pentru serviciile de navigație aeriană – Operațiunile aeronavelor (PANS-OPS, Doc 8168), Volumul I – Proceduri de zbor, dacă acest lucru este prevăzut de autoritatea competentă.
ALTN/	Numele aerodromului (aerodromurilor) de rezervă la destinație, dacă la elementul 16 se introduce ZZZZ. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.
RALT/	Indicatorul (indicatorii) de 4 litere al (ai) OACI pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă pe rută, astfel cum se specifică în Doc 7910, Indicatori de localizare, sau numele aerodromului (aerodromurilor) de rezervă pe rută, dacă nu este alocat niciun indicator. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.
TALT/	Indicatorul (indicatorii) de 4 litere al (ai) OACI pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă la decolare, astfel cum se specifică în Doc 7910, Indicatori de localizare, sau numele aerodromului de rezervă la decolare, dacă nu este alocat niciun indicator. Pentru aerodromurile care nu sunt enumerate în publicația de informare aeronautică relevantă, a se indica localizarea în LAT/LONG sau relevmentul și distanța de la cel mai apropiat punct semnificativ, astfel cum se descrie la rubrica DEP/de mai sus.
RIF/	Detaliile rutei revizuite care conduce la noul aerodrom de destinație, urmate de indicatorul de localizare din 4 litere al OACI desemnând aerodromul. Rută revizuită trebuie să facă obiectul unei reautorizări în cursul zborului.
Exemple:	RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH
RVR/	Cerința privind distanța vizuală minimă în lungul pistei aplicabilă zborului, exprimată prin 3 cifre.
RFP/	Indicarea numărului planurilor de zbor de înlocuire depuse în formatul «Q» urmat de 1 cifră indicând iterația înlocuirii.
Exemple:	RFP/Q2.
RMK/	Orice alte observații în limbaj simplu, atunci când acest lucru este solicitat de autoritatea competentă sau considerat necesar.

Elementul 19: INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Autonomie

După **E/** **INTRODUCEȚI** un grup de 4 cifre indicând autonomia oferită de combustibil, în ore și minute.

Persoane la bord

După **P/** **INTRODUCEȚI** numărul total de persoane (pasageri și echipaj) aflate la bord, atunci când autoritatea competentă solicită acest lucru. **INTRODUCEȚI** TBN (To Be Notified, De notificat) dacă numărul total de persoane nu este cunoscut la momentul depunerii planului de zbor.

Echipamente de urgență și de supraviețuire

R/	(RADIO) TĂIAȚI CU O CRUCE «U» dacă frecvența UHF de 243,0 MHz nu este disponibilă. TĂIAȚI CU O CRUCE «V» dacă frecvența VHF de 121,5 MHz nu este disponibilă. TĂIAȚI CU O CRUCE «E» dacă emițătorul de localizare în caz de urgență (ELT) nu este disponibil.
S/(ECHIPAMENTE DE SUPRAVIEȚUIRE)	TĂIAȚI CU O CRUCE toți indicatorii dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire. TĂIAȚI CU O CRUCE «P» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire polară. TĂIAȚI CU O CRUCE «D» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire în deșert. TĂIAȚI CU O CRUCE «M» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire maritimă. TĂIAȚI CU O CRUCE «J» dacă la bord nu există echipamente de supraviețuire în junglă.
J/(VESTE)	TĂIAȚI CU O CRUCE toți indicatorii dacă la bord nu există veste de salvare. TĂIAȚI CU O CRUCE «L» dacă vestele de salvare nu sunt echipate cu lumini. TĂIAȚI CU O CRUCE «F» dacă vestele de salvare nu sunt echipate cu fluoresceină. TĂIAȚI CU O CRUCE «U» sau «V» sau ambele , conform rubricii R/de mai sus, pentru a desemna capacitatea radio a vestelor, dacă este cazul.

D/(BĂRCI DE SALVARE)
(NUMĂRUL)

TĂIAȚI CU O CRUCE indicatorii «D» și «C» dacă la bord nu există bărci de salvare; sau
INTRODUCEȚI numărul de bărci de salvare aflate la bord și
(CAPACITATEA) – *INTRODUCEȚI* capacitatea totală, în număr de persoane, a tuturor bărcilor de salvare aflate la bord și
(ACOPERITOARE) – *TĂIAȚI CU O CRUCE* indicatorul C dacă bărcile de salvare nu sunt dotate cu acoperitoare și
(CULOARE) – *INTRODUCEȚI* culoarea bărcilor de salvare, dacă există bărci de salvare la bord.

A/(CULOAREA ȘI MARCAJELE AERONAVEI)

INTRODUCEȚI culoarea aeronavei și marcasele semnificative.

N/(OBSERVAȚII)

TĂIAȚI CU O CRUCE indicatorul «N» dacă nu există observații sau *INDICAȚI* orice alt echipament de supraviețuire aflat la bord și orice alte observații privind echipamentele de supraviețuire.

C/(PILOT)

INTRODUCEȚI numele comandantului de bord.

2.3. Depus de

INTRODUCEȚI numele unității, al agenției sau al persoanei care depune planul de zbor.”

23. Suplimentul la anexă se elimină.