

ENR 1.10 LENNU PLANEERIMINE

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1 Lennuplaani esitamise protseduurid

Kooskõlas Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega nr 923/2012 (SERA) tuleb lennuplaan esitada enne järgmisi lende:

- kõik lennud või nende osad, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;
- kõik VFR-lennud, mis soovivad häireteenust;
- kõik lennud FIZ/RMZ-is, või mis läbivad neid tsoone;
- kõik siseriiklikud lennud mittekontrollitavas õhuruumis, kui need toimuvad Eesti-Vene kontrolljoonele või Eesti-Läti maismaapiirile lähemal kui 2.7 NM (5 km);
- kõik riigipiiri ületavad lennud;
- kõik lennud, mida kavatakse kasutada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale.

IFPZ-is tuleb esitada IFPS-i lennuplaan iga individuaalse lennu kohta, et tagada olulise informatsiooni olemasolu IFPS-is selle edastamiseks asjakohastele ATS-üksustele.

1.1 Esitamise aeg

Lennuplaan tuleb esitada mitte rohkem kui 120 tundi enne lennu EOBT-d. Kui lennuplaan on esitatud varem kui 24 tundi enne EOBT-d, siis lennukuupäev peab olema märgitud lennuplaani 18. väljal DOF/ järel.

Lennuplaan tuleb edastada vähemalt (või hiljemalt) 60 minutit enne lennuplaanijärgset arvestuslikku stardiaega (EOBT).

Lendude puhul, millele võivad rakenduda ATFM meetmed, tuleb lennuplaan esitada vähemalt 3 tundi enne EOBT-d.

VFR-lennu kohta, mis ei ületa Eesti Vabariigi piiri, tuleb lennuplaan esitada vähemalt 30 minutit enne lennu lennuplaanijärgset arvestuslikku stardiaega (EOBT).

Kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, siis tuleb see esitada piisavalt vara, et asjaomane lennuliiklusteenindusüksus saaks lennuplaani kätte hiljemalt 10 minutit enne õhusõiduki arvestuslikku saabumisaega:

- kontrollitud õhuruumi;
- FIZ/RMZ-i.

Lennuplaani esitamise nõuded lendude kohta, millele rakendatakse ATFM protseduure, on toodud [ENR 1.9](#).

1.2 Lennuplaani sisu ja formaat

- Rakenduvad Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega nr 923/2012 (SERA) 6. liites esitatud lennuplaani vormi täitmise nõuded;
- Purilennu kohta esitatav lennuplaan peab sisaldama üksikasjalikku infot kogu marsruudi või lendudest haaratud ala ja lendude kõrguste kohta (madalaim ja kõrgeim lennukõrgus);
- Lennuplaan, mis on esitatud lennuks üle Eesti riigipiiri, peab sisaldama infot kogu lennu kohta kuni planeeritava maandumislennuväljani;

1 Procedures for the Submission of a Flight Plan

In accordance with European Commission Implementing Regulation No 923/2012 (SERA) a flight plan shall be submitted prior to operating:

- any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;
- any VFR flight wishing alerting service;
- any flight within FIZ/RMZ or which passes these zones;
- any domestic flight within uncontrolled airspace when flying closer than 2.7 NM (5 km) to the dividing line between Estonia and Russia or mainland part of the border line between Estonia and Latvia;
- any flight across national borders;
- any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

An IFPS flight plan shall be submitted in IFPZ for each individual flight to ensure that relevant information is available in IFPS for transmission to the appropriate ATS units.

1.1 Time of Submission

Flight plan shall be submitted not more than 120 hours before flight's EOBT. If the flight plan is submitted earlier than 24 hours before the EOBT, the date of flight shall be inserted in flight plan's field 18 after DOF/.

Flight plan shall be submitted at least (or no later than) 60 minutes before EOBT in flight plan.

For flights that may be subject to ATFM measures, the flight plan must be submitted at least 3 hours before the EOBT.

For the VFR flight not crossing the border of Republic of Estonia, the flight plan shall be submitted at least 30 minutes before EOBT in flight plan.

If the flight plan is submitted during flight, it must be done sufficiently in advance to be received by concerned air traffic service unit 10 minutes before estimated time of arrival to:

- controlled airspace;
- FIZ/RMZ.

Flight plan requirements for flights subject to ATFM procedures are given in [ENR 1.9](#).

1.2 Content and Format of a Flight Plan

- The flight plan form completion requirements presented in Appendix 6 of the European Commission's Implementing Regulation No. 923/2012 (SERA) apply;
- Flight plan for glider flights shall contain detailed information about the entire route or area covered by the flights and the altitudes (lowest and highest flight altitudes);
- The flight plan submitted for a flight across the Estonian border shall contain information on the entire flight up to the planned landing aerodrome;

- d. Lennuplaan, mis on esitatud lennuks piki Eesti riigipiiri või erilennuks, peab sisaldama üksikasjalikku infot lennu marsruudi, kellaaegade ja lennutasandite kohta;
- e. SID/STAR protseduure lennuplaani ei kanta;
- f. Lennuplaanid, mis on esitatud lennule läbi Tallinn FIR-i, peavad kinni pidama riiklikest piirangutest, mis on avaldatud RAD dokumendis (<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>).
- g. Läbides VFR-lennu marsruudil ATS-üksuste õhuruume, mis ei ole vastutavad lähte- või sihtkoha lennuväljade eest, tuleb lisada läbitavate ATS-üksuste ICAO neljätähelised koodid lennuplaani 18. väljale RMK/ alla. Näiteks lennul EETN-EEKE, mis planeerib lennata läbi EEEI ja EEKA õhuruumi lisatakse lennuplaani 18. väljale *RMK/EEEE EEKA*.

1.3 Esitamise koht

Lennuplaan tuleb esitada enne väljumist lennuliiklusteeninduse büroole (ARO) või lennu ajal vastavale lennuliiklusteenindusüksusele.

Kõikide eesti lennuväljade ARO üksuseks on tsentraliseeritud ARO ja see on keskselt üksuseks lennuplaanide ning lennuplaani teadete vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja edastamiseks Tallinn FIR-is.

Lennuplaanid tuleb esitada eelistatult enne väljalendu tsentraliseeritud ARO üksusele:

ARO TALLINN

Tel: 671 0241
Tel: 5826 7100 (varu)
E-post: fpl.tugi@eans.ee

Lennuplaani esitamisel telefoni teel tuleb järgida ICAO lennuplaani vormi väljade järjestust.

Lennuplaane saab esitada Eesti tsentraliseeritud ARO veebipõhise rakenduse (<https://isb.eans.ee>) kaudu.

Enne väljalendu saab lennuplaane esitada ka järgmistele üksustele:

- a. väljudes Ämari militaarlennuväljalt sealsele AIS üksusele;
- b. väljudes järgnevatelt lennuväljadelt kohalikele ARO teenust osutavatele ATS üksustele nende tööajal:

- * Kärdla
- * Kuressaare
- * Pärnu
- * Tartu

IFR või muutuvlennureeglitega IFR/VFR lennuplaane ja seotud teateid (CHG, DLA, CNL) võib esitada otse IFPS-i, nagu kirjeldatud ENR 1.11-s, pidades kinni IFPS kasutusjuhendis kirjeldatud protseduuridest. Otse esitajad vastutavad täielikult kehtivate IFPZ-i protseduuride täitmise eest, k.a IFPZ lennu VFR ja OAT osade täieliku adresseerimise eest.

Kui lennuplaani esitaja kasutab lennuplaanide edastamiseks mõnda teist arvutipõhist lennuplaanide edastussüsteemi peale Eesti tsentraliseeritud ARO veebipõhise rakenduse, siis lasub vastutus lennuplaani vormi korrektsuse ja adresseerimise eest esitajal.

- d. The flight plan submitted for the flight along the Estonian border or for a special flight shall contain detailed information about the flight route, times and flight levels;
- e. SID/STAR procedures are not included in the flight plan;
- f. Flight plans submitted for a flight through the Tallinn FIR shall comply with national restrictions published in the RAD document (<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>).
- g. When during VFR flight the pilot will be in the radio contact with other ATS units than those responsible for its departure and/or destination aerodromes, the four-letter ICAO code of these aerodromes shall be inserted at the end of RMK/ on field 18. For example: for an EETN-EEKE flight that is planning to fly through EEEI and EEKA airspace, *RMK/EEEE EEKA* shall be added to FPL field 18.

1.3 Place of Submission

Flight plan shall be submitted before departure to the ATS reporting office (ARO) or during flight to a corresponding ATS unit.

ATS reporting office (ARO) for all Estonian aerodromes is centralised ARO and it is the central unit for accepting, processing and transmitting flight plans and flight plan related messages.

Flight plans shall be preferably submitted before departure to the centralised ARO:

ARO TALLINN

Tel: +372 671 0241
Tel: +372 5826 7100 (back-up)
E-mail: fpl.tugi@eans.ee

When submitting a flight plan by phone, the sequence of fields in the ICAO flight plan form shall be followed.

Flight plans can be submitted via the Estonian centralised ARO web-based application (<https://isb.eans.ee>).

Flight plans may also be submitted to the following units before departure:

- a. departing from Ämari Military Aerodrome to the AIS unit there;
- b. upon departure from the following aerodromes to local ATS providing ARO services during their working hours:

- * Kärdla
- * Kuressaare
- * Pärnu
- * Tartu

IFR or mixed flight rules IFR/VFR flight plans and associated messages (CHG, DLA, CNL) may be submitted directly to IFPS, as described in ENR 1.11, subject to the procedures described in the IFPS Users Manual. Direct submitters are fully responsible for complying with the applicable IFPZ procedures, including full addressing of the VFR and OAT parts of an IFPZ flight.

If a flight plan submitter uses a computerised flight plan transfer system other than the Estonian centralised ARO web-based application to submit flight plans, the responsibility for correctness and addressing of the flight plan form lies with the submitter.

1.4 Lennuplaanide töötlemine ja edastamine

Tsentraliseeritud ARO töötleb ja edastab lennuplaane ja vajadusel lennuplaaniga seotud teateid (CHG, DLA, CNL) järgmiselt:

- a. Eestist algavate lendude lennuplaanide ja lennuplaani teadete puhul, mis on esitatud otse tsentraliseeritud ARO-le:
 - * kontrollib vastavust formaadile ja andmete esitamiskoostele;
 - * kontrollib lennuplaani täielikkust ja võimaluste piires ka õigsust;
 - * edastab IFR ja muutuvlennureeglitega IFR/VFR GAT lendude lennuplaanid IFPS-i ja teistele asjakohastele üksustele;
 - * edastab VFR-lennuplaanid kõikidele asjakohastele üksustele.
- b. Edastab Eestist algavate lendude lennuplaanid ja lennuplaani teated, mis on esitatud läbi EEKA, EEKE, EETU, EEPU ja EEEI vastavate üksuste, kõikidele asjakohastele üksustele;
- c. Edastab Eestist väljastpoolt algavate IFR ja muutuvlennureeglitega IFR/VFR GAT lendude lennuplaanid lähtelennuvälja vastutavale ATS üksusele;
- d. Vahemaandumistega lendude puhul, kui kõikide planeeritavate lennuetappide lennuplaanid on esitatud tsentraliseeritud ARO-le või esimese lähtelennuvälja vastutavale ATS üksusele Tallinn FIR-is:
 - * edastab IFR ja muutuvlennureeglitega IFR/VFR GAT lendude lennuplaanid IFPS-i ja teistele asjakohastele üksustele;
 - * edastab VFR-lendude lennuplaanid Tallinn FIR-ist algavate lennu etappide puhul kõigile asjakohastele üksustele;
 - * edastab VFR lendude Tallinn FIR-ist mitte algavate lennu etappide lennuplaanid lähtelennuvälja ARO-dele või teistele lennuplaanide edasise edastamise eest vastutavatele üksustele.

1.5 ATS-marsruutide struktuuri ning FRA protseduuride järgimine

Õhuruumi kasutajatel on lubatud järgida avaldatud ATS-marsruute või esitada lennuplaan vastavalt avaldatud FRA protseduuridele, nagu on kirjeldatud [ENR 1.3](#)-s, [ENR 4.4](#)-s avaldatud mis tahes viietähelise marsuudipunkti vahel Tallinna FIR-is ülevalpool FL95.

Õhuruumi kasutajatel, kes tegutsevad vastavalt FRA protseduuridele, on lubatud ületada Tallinn FIR piiri Riga FIR-iga ja Helsinki FIR-iga vastavalt Eesti, Läti ja Soome avaldatud FRA protseduuridele.

Esitades lennuplaani lendamiseks Bodø OFIR-is peab see olema kooskõlas lennu planeerimise reeglitega ICAO Doc 7030, NAT osas.

1.6 Erilendude lubamine

Lennundusvõistluse või avaliku lennundusürituse korraldamiseks, samuti lennuks, mille puhul ei ole võimalik järgida lennuregleid, või muuks erakordse iseloomuga lennuks, peab olema Transpordiameti ühekordne luba.

1.4 Processing and Transmission of Flight Plans

The centralised ARO processes and transmits flight plans and, if necessary, flight plan related messages (CHG, DLA, CNL) as follows:

- a. Flight plans and flight plan related messages for flights departing from Estonia submitted directly to the centralised ARO:
 - * checks compliance with the format and data presentation requirements;
 - * checks the completeness and to the extent possible, accuracy of the flight plan;
 - * transmits flight plans for IFR flights and mixed flight rules IFR/VFR GAT flights to IFPS and other relevant units;
 - * transmits VFR flight plans to all relevant units.
- b. Transmits flight plans and flight plan related messages for flights departing from Estonia through the respective units of EEKA, EEKE, EETU, EEPU and EEEI to all relevant units.
- c. Transmits flight plans for IFR flights and mixed flight rules IFR/VFR GAT flights departing from outside Estonia to the responsible ATS unit at the aerodrome of departure;
- d. In the case of a flight through intermediate stops, where the flight plans for each planned stage of the flight are submitted to the centralised ARO or to the first responsible ATS unit of departure aerodrome within Tallinn FIR:
 - * transmits flight plans for IFR flights and mixed flight rules IFR/VFR GAT flights to IFPS and other relevant units;
 - * transmits flight plans of VFR flights for all stages of flight departing from Tallinn FIR to all relevant units;
 - * flight plans for VFR flight stages not departing from Tallinn FIR shall be transmitted to the AROs of the departure aerodrome or to other units responsible for the subsequent transmission of flight plans.

1.5 Adherence to ATS Route Structure and FRA Procedures

Airspace users are permitted to follow published ATS routes or to submit flight plan according to published FRA procedures, as described in [ENR 1.3](#), between any of the 5 letter waypoints published in [ENR 4.4](#) within Tallinn FIR above FL95.

Airspace users operating according to FRA procedures are permitted to cross Tallinn FIR BDRY between Riga FIR and Helsinki FIR according to published FRA procedures of Estonia, Latvia and Finland.

Submitting of flight plans for flights in Bodø OFIR shall be in accordance with the flight planning rules in ICAO Doc 7030, NAT section.

1.6 Authorisation for Special Flights

A single permit shall be obtained from the Estonian Transport Administration to organise air races or public aviation events and to conduct flights where it is impossible to follow the rules of the air, or other extraordinary flights.

Loataotlus tuleb saata arvestusega, et see jõuaks Transpordiametisse vähemalt üks nädal enne kavatsetavat tegevust, aadressil:

Address: **Transpordiamet**
Lõõtsa 5
11415 Tallinn
Tel: 610 3500
Faks: 610 3501
E-post: info@transpordiamet.ee

2 Korduvlennuplaanide süsteem

Ei ole

3 Muudatused esitatud lennuplaanis

Kui on tõenäoline, et IFR-lend hilineb 15 minutit ja VFR-lend 30 minutit, võrreldes lennuplaanis esitatud arvestusliku väljumisajaga, tuleb sellest teavitada võimalikult aegsasti enne lennu väljumist:

- otse IFPS-i, kui õhusõiduki käitaja kasutab IFR-lendudele mõeldud lennuplaani otseedastust;
- vastavat ARO üksust või lähtelennuvälja TWR/AFIS üksust.

Märkus: Kui mittekontrollitava VFR-lennu väljalennu hilinemisest (või tühistamisest) ei ole nõuetekohaselt teatatud, võib see kaasa tuua häire- ja otsingu- ning päästeaktsioonide mittevajaliku alustamise, kui lend ei saabu sihtlennuväljale 30 minuti jooksul pärast selle kehtivat arvestuslikku saabumisaega (ETA).

Kui lend, mille kohta on esitatud lennuplaan, tühistatakse, tuleb sellest koheselt informeerida:

- otse IFPS-i, kui õhusõiduki käitaja kasutab IFR-lendudele mõeldud lennuplaani otseedastust;
- vastavat ARO üksust või lähtelennuvälja TWR/AFIS üksust.

Olulistest muudatustest kontrollitava lennu kehtivas lennuplaanis lennu ajal tuleb teatada või nimetatud muudatusi taotleda vastavalt Tsiviillennunduse konventsiooni Lisa 2 p 3.6.2.

Mittekontrollitava VFR-lennu lennuplaani olulised muudatused on:

- muudatus kestvuses;
- muudatus inimeste üldarvus pardal;
- muudatus ajaarvestuses 30 minutit või rohkem.

4 Lennuplaani aktiveerimine ja sulgemine

4.1 Lennuplaani aktiveerimine

ATS-teenuste käivitamiseks tuleb IFR või VFR lennuplaan (kui see on esitatud) aktiveerida ühel järgmistest viisidest.

Kui väljumine toimub lennuväljalt või käitamiskohast kus ATS puudub, peab piloot aktiveerima FPL-i:

- mitte rohkem kui 10 minutit enne väljumist helistades lennuandmete assistendile (FDA) või
- peale väljumist raadio teel Tallinna FIC kanalil 128.980 või

A request for authorisation shall be mailed so as to be received at least one week before the intended day of operation to:

Post: **Estonian Transport Administration**
Lõõtsa 5
11415 Tallinn, ESTONIA
Tel: +372 610 3500
Fax: +372 610 3501
E-mail: info@transpordiamet.ee

2 Repetitive Flight Plan System

NIL

3 Changes to the Submitted Flight Plan

When a specific IFR flight is likely to be delayed for 15 minutes or VFR flight for 30 minutes in excess of the estimated departure time stated in the FPL, it shall be announced as early as possible before departure to:

- directly to IFPS if aircraft operator uses direct flight plan transmission for IFR flights;
- the appropriate ARO unit or departure aerodrome TWR/AFIS unit.

Note: If a delay in departure (or cancellation) of an uncontrolled VFR flight is not properly reported, alerting or search and rescue action may be unnecessarily initiated when the flight fails to arrive at the destination aerodrome within 30 minutes after its current ETA.

Whenever a flight, for which a flight plan has been submitted, is cancelled, it shall be informed immediately:

- directly to IFPS if aircraft operator uses direct flight plan transmission for IFR flights;
- the appropriate ARO unit or departure aerodrome TWR/AFIS unit.

Significant changes to a current flight plan for a controlled flight during flight shall be reported or requested according to the provisions in ICAO Annex 2, para. 3.6.2.

Significant changes to a flight plan for an uncontrolled VFR flight include:

- change in endurance;
- change in the total number of persons on board;
- change in time estimates of 30 minutes or more.

4 Activation and Closure of a Flight Plan

4.1 Activating a Flight Plan

In order to initiate ATS services an IFR or VFR flight plan (if submitted) must be activated by one of the following means.

If a departure takes place from an aerodrome or operating site without any ATS in operation, the pilot shall activate the FPL:

- by phone not more than 10 minutes before departure to Flight Data Assistant (FDA), or
- after airborne by radio to Tallinn FIC (CH 128.980, or

- peale väljumist raadio teel Tallinna APP kanalil 127.905 kui käitamiskoht asub Tallinna TMA all.

Lennuandmete assistent (FDA):

Tel: 625 8374

Tel: 5826 7100 (varu)

AFS: EETTZFZX

Kui väljumine toimub lähialas või FIZ tsoonis asuvast käitamiskohast, peab piloot aktiveerima FPL-i võttes enne väljumist telefoni või raadio teel ühendust vastava TWR või AFIS-üksusega.

Aktiveerimisteade peab sisaldama järgmist teavet:

- õhusõiduki tunnus;
- lähtelennuväli;
- sihtlennuväli;
- väljumisaeg.

Aktiveerimisteadet ei pea edastama kui lennuväljal on ATS-üksus ja on ilmne, et väljumine on fikseeritud.

4.2 Lennuplaani sulgemine

Peale maandumist lennuväljal või käitamiskohas, kus ei osutata ATS teenust tuleb iga IFR või VFR lennu puhul, mille FPL on aktiveeritud, edastada saabumisteade.

Saabumisteade tuleb edastada esimesel võimalusel pärast maandumist kuid mitte hiljem kui ETA+30 minutit lennuandmete assistendile (FDA)

Tel: 625 8374

Tel: 5826 7100 (varu)

AFS: EETTZFZX

Kui maandutakse lähialas või FIZ tsoonis asuvas käitamiskohas, tuleb saabumisteade edastada telefoni või raadio teel asjaomasele TWR või AFIS-üksusele.

Saabumisteadet ei pea peale maandumist edastama kui lennuväljal on ATS-üksus ja on ilmne, et maandumine on fikseeritud.

Saabumisteade peab sisaldama järgmist teavet:

- õhusõiduki tunnus;
- lähtelennuväli või -käitamiskoht;
- sihtlennuväli või -käitamiskoht (kui see erineb saabumislennuväljast);
- saabumislennuväli või -käitamiskoht;
- saabumisaeg.

VFR lennuplaan kontrollimata õhuruumis, mis on esitatud ainult mingi lennuosa kohta või kui piloot otsustab sulgeda aktiivse lennuplaani õhus, tuleb sulgeda raadio teel asjaomasele ATS-üksusele.

Saabumisteate, kui see on nõutud, edastamata jätmine võib põhjustada tõsiseid häireid lennuliiklusteenuses ning kaasa tuua suuri kulutusi tarbetute otsingu- ja päästeoperatsioonide läbiviimisel.

- after airborne by radio to Tallinn APP (CH 127.905) if the operating site is located below Tallinn TMA.

Flight Data Assistant (FDA):

Tel: +372 625 8374

Tel: +372 5826 7100 (back-up)

AFS: EETTZFZX

If a departure takes place from an operating site located inside a CTR or FIZ, the pilot shall contact the appropriate TWR or AFIS unit by phone or by radio before departure.

The activation message shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome;
- destination aerodrome;
- time of departure.

An activation message is not required when the aerodrome is provided with ATS and it is evident that the departure has been observed.

4.2 Closing a Flight Plan

An arrival report shall be made after landing on an aerodrome or operating site where ATS is not provided by any IFR or VFR flight for which an FPL has been activated.

The arrival report shall be made at the earliest possible moment after landing but not later than ETA+30 minutes to Flight Data Assistant (FDA):

Tel: +372 625 8374

Tel: +372 5826 7100 (back-up)

AFS: EETTZFZX

If a landing takes place to an operating site located inside a CTR or FIZ, the report shall be made to the appropriate TWR või AFIS unit by phone or by radio.

The report is not required after landing when the aerodrome is provided with ATS and it is evident that the landing has been observed.

The arrival report shall contain the following elements of information:

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

VFR flight plan in uncontrolled airspace submitted only for a portion of a flight, or when a pilot decides to close an active flight plan mid-air, shall be closed by radio to the relevant ATS unit.

Whenever an arrival report is required, failure to comply with the requirement may cause serious disruption in the air traffic services and incur great expenses in carrying out unnecessary search and rescue operations.

TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK