

ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



239^η ΣΕΙΡΑ
ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΕΚ

Θεωρητική Εκπαίδευση

Παναγιώτης ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΑΚΗΣ
Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας
ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΒΑΣΙΚΗ

Κωδικός Μαθήματος: 301.2

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2018

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ

- Στα πλαίσια του μαθήματος *Αεροπορικό Δίκαιο*, σύμφωνα με το πρόγραμμα σπουδών που έχει καταρτίσει η ΣΠΟΑ για την *Αρχική Εκπαίδευση ΕΕΚ* στο *Πρόγραμμα Βασικής Εκπαίδευσης ΕΕΚ*, μου έχει ανατεθεί να σας διδάξω το **Σχέδιο Πτήσης**.
- ***Παράκληση:** μην διστάσετε να ρωτήσετε οποιαδήποτε απορία έχετε. Πιστεύω ότι δεν υπάρχουν ανόητες ερωτήσεις αλλά μόνο αναπάντητες απορίες. Ακόμα και αν δεν είμαι σε θέση να σας απαντήσω εκείνη τη στιγμή, θα φροντίσω να σας απαντήσω πριν τις εξετάσεις.*

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ

- *Παρατήρηση 1: Έγινε προσπάθεια ώστε οι μεταφράσεις κάποιων όρων και τμημάτων των επίσημων Αγγλόφωνων εγγράφων στα Ελληνικά να διατηρήσουν το ύφος και το πνεύμα του πρωτοτύπου αλλά και να αποδώσουν το νόημά τους, όπως τουλάχιστον γίνεται αντιληπτό από εμένα. Σε κάθε περίπτωση, η προσωπική ανάγνωση των εγγράφων αυτών είναι η βέλτιστη επιλογή.*
- *Παρατήρηση 2: Κάποιες φορές χρησιμοποιώ τον καθιερωμένο Αγγλικό όρο ή συντομογραφία ή ορολογία. Είναι κάτι που θα κάνετε στην καθημερινότητά σας με την πάροδο του χρόνου και θεώρησα ότι είναι χρήσιμο να το βλέπετε από τώρα.*

ΣΤΟΧΟΙ

- ✓ Θα σας εξηγηθούν οι λειτουργίες ενός Σχεδίου Πτήσης.
- ✓ Θα παρουσιαστούν οι διαφορετικοί τύποι των Σχεδίων Πτήσης και των σχετιζόμενων με αυτούς μηνυμάτων.
- ✓ Θα σας αναλυθούν οι ευθύνες του πιλότου σχετικά με την τήρηση του Σχεδίου Πτήσης.

Η παρουσίαση αποτελείται από 82 slides.

ΠΗΓΕΣ

- ❖ Doc 4444 ATM/50, Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management. 15th Edition, 2007.
- ❖ Annex 2, Rules of the Air. 10th Edition, July 2005.
- ❖ Annex 11, Air Traffic Services. 13th Edition, July 2001.
- ❖ Aeronautical Information Publication (A.I.P.) GREECE μέσω της ιστοσελίδας: <http://www.ypa.gr/aip>

ΠΗΓΕΣ

- ❖ Φ.Ε.Κ. 861, Τεύχος Δεύτερο, 12 Αυγούστου 1998 – Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου. Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)
- ❖ Εγχειρίδιο Λειτουργίας των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών – Μακεδονίας. 5^η έκδοση, Απρίλιος 2013.
- ❖ http://www.skybrary.aero/index.php/Main_Page

ΠΗΓΕΣ

- Παρατήρηση: Όλες οι γραπτές και διαδικτυακές πηγές χρησιμοποιήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τις τελευταίες (χρονικά) δημοσιευθείσες τροποποιήσεις τους κατά τον χρόνο δημιουργίας αυτών των παρουσιάσεων (Μάρτιος – Απρίλιος 2014).

ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ / ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

- ΟΡΙΣΜΟΣ
- ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- ΤΥΠΟΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ
- ΛΟΓΟΙ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ (FPL)
- ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΟΥ
- ΠΟΥ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΠΤΗΣΗΣ
- ΠΟΙΟΣ ΥΠΟΒΑΛΕΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ
- ΠΟΙΟΣ ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ
- ΠΟΤΕ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ
- ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΕΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ
- ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ
- ΑΚΥΡΩΣΗ ΕΝΟΣ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ
- ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ
- ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ FLIGHT PLAN (FPL)

ΟΡΙΣΜΟΣ

Σχέδιο πτήσης: Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις *Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* σχετικά με προτιθέμενη πτήση ή τμήμα πτήσης ενός αεροσκάφους.

Ως «τμήμα πτήσης» μπορούμε να εννοήσουμε τη χρησιμοποίηση ή διασταύρωση ενός αεροδιαδρόμου (AWY), τη προσγείωση ή απογείωση από ένα ελεγχόμενο αεροδρόμιο, κλπ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα Σχέδιο Πτήσης θα περιέχει πληροφορίες για όσα από τα ακόλουθα ζητήματα θεωρούνται σχετικά από την αρμόδια *Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας*:

- Χαρακτηριστικό αεροσκάφους.
- Κανόνες πτήσης και Τύπος Πτήσης.
- Αριθμός και Τύπος Αεροσκαφών και Κατηγορία Αεροδινών
- Εξοπλισμός
- Αεροδρόμιο Αναχώρησης
- Υπολογιζόμενος χρόνος έναρξης τροχοδρόμησης.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- Ταχύτητα (εξ) πλεύσης
- Επίπεδο (α) πλεύσης
- Διαδρομή που θα ακολουθήσει.
- Αεροδρόμιο προορισμού και συνολική υπολογιζόμενη διάρκεια πτήσης
- Αεροδρόμιο (α) εναλλαγής
- Διάρκεια καυσίμων
- Συνολικός αριθμός επιβαινόντων στο α/φος
- Εξοπλισμός για καταστάσεις ανάγκης και επιβίωσης.
- Άλλες πληροφορίες

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Σημείωση 1: Το αεροδρόμιο απογείωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πηγή άντλησης συμπληρωματικών πληροφοριών που αφορούν την πτήση.

Σημείωση 2: Όταν χρησιμοποιείται ο όρος «αεροδρόμιο» σε ένα Σχέδιο Πτήσης έχει σκοπό να καλύψει και τοποθεσίες διαφορετικές από αεροδρόμια που μπορεί να χρησιμοποιηθούν από συγκεκριμένου τύπου α/φη, πχ ελικόπτερα, αερόστατα, κλπ.

ΤΥΠΟΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

A) Επαναλαμβανόμενα Σχέδια Πτήσης (Repetitive Flight Plans -RPLs)

Είναι Σχέδια πτήσης που αφορούν τακτικές, επαναλαμβανόμενες πτήσεις με παρόμοια βασικά χαρακτηριστικά.

Υποβάλλονται από τους «διαχειριστές» (operators) για επαναλαμβανόμενη χρήση από τις *Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* για σειρές ξεχωριστών πτήσεων.

ΤΥΠΟΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για IFR πτήσεις που εκτελούνται:

- ❖ σε τακτική βάση την ίδια ημέρα (ή τις ίδιες ημέρες) διαδοχικών εβδομάδων τουλάχιστον σε δέκα περιπτώσεις ή
- ❖ κάθε μέρα για μία περίοδο δέκα τουλάχιστον ημερών.

Τα στοιχεία κάθε Σχεδίου Πτήσης θα έχουν ένα υψηλό επίπεδο σταθερότητας.

Τα Επαναλαμβανόμενα Σχέδια Πτήσης πρέπει να καλύπτουν ολόκληρη την πτήση από το αεροδρόμιο αναχώρησης έως το αεροδρόμιο της πρώτης προτιθέμενης προσγείωσης.

ΤΥΠΟΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

Λεπτομερείς οδηγίες για τη συμπλήρωση ενός Επαναλαμβανόμενου Σχεδίου Πτήσης (RPL) θα βρείτε στο *Doc 4444, Appendix 2, pp. 21-24*.

Ακολουθούν δύο διαφάνειες που δείχνουν:

- 1) τη φόρμα του **ICAO model repetitive flight plan (RPL)** και
- 2) ένα συμπληρωμένο RPL.

REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING

A OPERATOR				B ADDRESSEE(S)										C DEPARTURE AERODROME(S)				D		E		F							
BRITISHAIRWAYS				UK STORED FLIGHT PLAN OFFICE EGTXXBZX Chef de la Subdivision informatique 9 rue de Champagne 91205 Athismons France										EGLL				DATE		SERIAL NO.		PAGE OF							
																		800305		80 - 12		3 / 3							
																		G SUPPLEMENTARY DATA (Item 19) AT:											
																		BAW Briefing office											
H	I	J	K							L	M			N		O					P		Q						
			VALID FROM		VALID UNTIL		DAYS OF OPERATION							TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY (Item 9)			DEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13)		CRUISING		ROUTE (Item 15)					DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (Item 16)		REMARKS	
+ -	yyymmdd	yyymmdd	1	2	3	4	5	6	7	AIRCRAFT IDENTIFICATION (Item 7)									SPEED	LEVEL	ROUTE								
+	800401	811031	1	2	3	4	5	6	7	BAW004	HS21	M	EGLL	0700	N0440	F210	A1E UA1E DPE UA16 MAN					LFPG	0045						
+	800401	800731	1	2	3	4	5	6	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1E DPE UA16 MAN					LFPG	0045						
+	800801	811031	1	0	3	0	5	0	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1E DPE UA16 MAN					LFPG	0045						
+	800601	800930	0	0	0	0	0	0	7	BAW082	HS21	M	EGLL	1805	N0450	F270	A1S UA1S RBT UA3 MTL												
																	UA3W STP DCT GL					LFMN	0130						
-	800103	800930	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE UA16 MAN					LFPG	0400	CHARTERED ACFT					
+	800103	800315	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE UA16 MAN					LFPG	0400	CHARTERED ACFT					

ΤΥΠΟΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

B) ICAO Flight Plan

Είναι η πλέον συνήθης μορφή Σχεδίου Πτήσης που συναντάμε.

Αν δεν χρησιμοποιηθεί ένα *Επαναλαμβανόμενο Σχέδιο Πτήσης (RPL)*, τότε θα χρησιμοποιηθεί ένα ICAO Σχέδιο Πτήσης αυτής της μορφής:

1. ICAO model flight plan form

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	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau
8 FLIGHT RULES Règles de vol	WAKE TURBULENCE CAT Cat. de turbulence de sillage
10 EQUIPMENT Équipement	TYPE OF FLIGHT Type de vol
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 E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord
SURVIVAL EQUIPMENT Équipement de survie	EMERGENCY RADIO Radio de secours
POLAR Polaire	DESERT Désert
MARITIME Maritime	JUNGLE Jungle
DINGHIES/Canots	JACKET(S)/Gilet(s) de sauvetage
LIGHT Lampes	FLUORES Fluores
NUMBER Nombre	CAPACITY Capacité
COVER Couverture	COLOUR Couleur
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef
REMARKS Remarques	PILOT-IN-COMMAND Pilate commandant de bord
FILED BY / Déposé par	FILED BY / Déposé par
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

ΤΥΠΟΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

Λεπτομερείς οδηγίες για τη συμπλήρωση ενός ICAO Flight Plan θα βρείτε στο *Doc 4444, Appendix 2, pp. 3-16*.

Ένα συμπληρωμένο ICAO Flight Plan έχει αυτή την εικόνα:

5. Example of a completed flight plan form

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité	ADDRESSEE(S) Destinataire(s)		
FF	E H A A Z Q Z X E B U R Z Q Z X E D D Y Z Q Z X L F F F Z Q Z X L F R R Z Q Z X L F B B Z Q Z X L E C M Z Q Z X L P P C Z Q Z X		
FILING TIME Heure de dépôt	ORIGINATOR Expéditeur		
1 9 0 8 3 6	E H A M Z P Z X		
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	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
(FPL)	A C F 4 0 2	I	N
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
	E A 3 0	/ H	S / C
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure		
E H A M	0 9 4 0		
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
K 0 8 3 0	F 2 9 0	LEK 2 B LEK U A 6 X M M / M O 7 8 F 3 3 0	
U A 6 P O N U R I O N C H W U A 5 N T S D C T 4 6 1 1 N 0 0 4 1 2 W			
D C T S T G U A 5 F T M F A T I M 1 A			
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination	TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement	2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement
L P P T	0 2 3 0	L P P R	
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers	REG / FBVGA SEL / EJFL EET / LPPC0158		
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	EMERGENCY RADIO Radio de secours	
E / 0 3 4 5	P / 3 0 0	R / U V E	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie			
JACKETS/Gilets de sauvetage			
FLUORES Fluores			
DINGHIES/Canots			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef			
A WHITE			
REMARKS Remarques			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
C DENKE			
FILED BY / Déposé par			
AIR CHARTER INT.		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Γενικό σχόλιο για το Σχέδιο Πτήσης

Θεωρείστε το Σχέδιο Πτήσης ως ένα «συμβόλαιο» που περιέχει όλους τους (καθορισμένους από τον I.C.A.O.) αναγκαίους όρους για την πραγματοποίησή του. Η ύπαρξή του δηλώνει αυτομάτως ότι η εν λόγω πτήση θα διεξαχθεί με τους συγκεκριμένους όρους.

Πτήση χωρίς την ύπαρξη Σχεδίου Πτήσης δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί!!!

ΛΟΓΟΙ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- 1) Η έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση των επηρεαζόμενων από την πτήση:
 - Αρχών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS Authorities) και
 - Μονάδων Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS units)

ώστε εγκαίρως να προβούν στις απαραίτητες για αυτές ενέργειες σχετικές με την παροχή των Εξυπηρετήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας, δηλαδή:

ΛΟΓΟΙ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- a) Υπηρεσίας Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Service -FIS),
- b) Υπηρεσίας Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control Service –ATC),
- c) Υπηρεσίας Συνέγερσης (ALERTING Service),
- d) Συμβουλευτικής Υπηρεσίας Εναέριας Κυκλοφορίας (Advisory Service) και
- e) Υπηρεσίας Έρευνας και Διάσωσης (Search and Rescue service –SaR),

που αυτές προφέρουν (δεν προσφέρονται πάντοτε όλες).

ΛΟΓΟΙ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- 2) Η ταχύτερη και πιο αξιόπιστη συνεργασία μεταξύ των γειτονικών *Μονάδων Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* για οτιδήποτε αφορά την πτήση αυτή.

- 3) Είναι χρήσιμο για την ταχύτερη παροχή διαφόρων «υπηρεσιών» από την εκάστοτε *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας*, όπως:
 - I. αναγνώριση –identification- μίας πτήσης,
 - II. μεταβίβαση ελέγχου –transfer of control- μιας πτήσης,
 - III. μεταβίβαση επικοινωνίας –transfer of communication- μιας πτήσης, κλπ.

ΛΟΓΟΙ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- 4) Είναι απαραίτητο για τη *Διαχείριση Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας* (Air Traffic Control Flow Management -ATCFM).

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΟΥ

Σύμφωνα με το ANNEX 2, Παράγραφο 3.3.1.2:

Ένα Σχέδιο Πτήσης πρέπει να υποβάλλεται πριν από τη διεξαγωγή:

- 1) Οποιασδήποτε πτήσης ή τμήμα αυτής που πρόκειται να παρασχεθεί Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.
- 2) Οποιασδήποτε IFR πτήσης εντός Συμβουλευτικού Εναερίου Χώρου

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΟΥ

- 3) Οποιασδήποτε πτήσης στα όρια ή εντός καθορισμένων περιοχών ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, όταν έτσι απαιτείται από την αρμόδια *Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* για τη διευκόλυνση παροχής:
- I. Εξυπηρέτησης Πληροφοριών πτήσης,
 - II. Εξυπηρέτησης Συνέγερσης και
 - III. Εξυπηρέτησης Έρευνας και Διάσωσης.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΟΥ

- 4) Οποιασδήποτε πτήσης στα όρια ή εντός καθορισμένων περιοχών ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, όταν έτσι απαιτείται από την αρμόδια *Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* για τη διευκόλυνση του συντονισμού:
- με τις αρμόδιες *Στρατιωτικές Μονάδες* ή
 - με τις *Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* όμορων Κρατών

για να αποφευχθεί η πιθανή ανάγκη αναχαίτισης με σκοπό την αναγνώριση των αεροσκαφών.

- 5) Όλων των πτήσεων που διασχίζουν διεθνή σύνορα.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΟΥ

Το Ελληνικό Α.Ι.Ρ. έχει την εξής προϋπόθεση:

Ένα Σχέδιο Πτήσης πρέπει να υποβάλλεται για όλες τις πτήσεις προτού διεξαχθούν εντός των ορίων του ΑΘΗΝΑΙ FIR / HELLAS UIR ή κατά μήκος των διεθνών συνόρων του.

(Α.Ι.Ρ., ENR 1.10.2.1.1)

ΠΟΥ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΠΤΗΣΗΣ

Σε ελεγχόμενα αεροδρόμια: στα Γραφεία Αναφορών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS Reporting Offices - AROs).

Σχόλιο: σε κάποια αεροδρόμια τα εν λόγω γραφεία συνυπάρχουν με τη μονάδα του Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου.

Σε μη-ελεγχόμενα αεροδρόμια: στα Κέντρα Τηλεπικοινωνιών τους (COM Station Offices).

ΠΟΙΟΣ ΥΠΟΒΑΛΕΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Ο «διαχειριστής» (operator) μιας πτήσης.

Δηλαδή, ένα άτομο ή ένας οργανισμός ή μία επιχείρηση που συμμετέχουν σε ή προσφέρονται να συμμετέχουν σε μία αεροπορική δραστηριότητα.

ΠΟΙΟΣ ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Το Ελληνικό Α.Ι.Ρ. δηλώνει τα εξής (Α.Ι.Ρ., ENR 1.10.4.3):

Η Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS Unit) στο αεροδρόμιο αναχώρησης θα συνδράμει, όταν είναι κατάλληλο, στη συμπλήρωση της φόρμας του Σχεδίου Πτήσης.

ΠΟΙΟΣ ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Όμως, ο «διαχειριστής» (operator) του αεροσκάφους διατηρεί την ευθύνη για τη συνολική συμπλήρωση των:

- IFR/GAT Σχεδίων Πτήσης,
- IFR τμημάτων των IFR/VFR GAT Σχεδίων Πτήσης
- των σχετιζόμενων μηνυμάτων τους, σχετικά με τη σύνταξη, ακρίβεια και υποβολή των σχεδίων πτήσης, καθώς και τη λήψη ενός μηνύματος αναγνώρισης (ACK, MAN or REJ) από το IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System).

ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Σύμφωνα με το Doc 4444, Chapter 4, 4.4.3:

Η πρώτη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που λαμβάνει ένα Σχέδιο Πτήσης ή μία αλλαγή σε αυτό, πρέπει να:

- 1) ελέγξει τη συμμόρφωσή του με την τυπική παρουσίαση της φόρμας και των δεδομένων (ενός σχεδίου πτήσης),
- 2) ελέγξει την πληρότητα και **–στο μέτρο του δυνατού–** ορθότητά του,
- 3) αναλάβει δράση, αν είναι απαραίτητο, ώστε να γίνει αποδεκτό από τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας και
- 4) δηλώσει την αποδοχή του Σχεδίου Πτήσης ή της αλλαγής του στο δημιουργό του.

ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Σύμφωνα με το *Doc 4444, Chapter 4, 4.4.3:*

Η πρώτη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που λαμβάνει ένα Σχέδιο Πτήσης ή μία αλλαγή σε αυτό, πρέπει να:

- 1) ελέγξει τη συμμόρφωσή του με την τυπική παρουσίαση της φόρμας και των δεδομένων (ενός σχεδίου πτήσης),
- 2) ελέγξει την πληρότητα και **–στο μέτρο του δυνατού–** ορθότητά του,
- 3) αναλάβει δράση, αν είναι απαραίτητο, ώστε να γίνει αποδεκτό από τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας και
- 4) δηλώσει την αποδοχή του Σχεδίου Πτήσης ή της αλλαγής του στο δημιουργό του.

ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

VFR πτήσεις- ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΗ:

Να ζητάτε το ΚΙΝΗΤΟ του τηλέφωνο πριν το αποδεχτείτε!!!! Βοηθάει για το κλείσιμο του Σχεδίου πτήσης και για τη μη-ενεργοποίηση Έρευνας και Διάσωσης!!! Μπορεί να μπει στο πεδίο 18 του ICAO flight plan form form (θα μιλήσουμε για αυτό αργότερα)!!!

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

A) Πριν από την απογείωση.

Οι διαχειριστές (operators) που έχουν τις υποδομές και έχουν προετοιμαστεί καταλλήλως, μπορούν να καταθέσουν απευθείας το Σχέδιο Πτήσης και τα σχετιζόμενα με αυτό μηνύματα στο IFPS (*Integrated Initial Flight Plan Processing System*) και στα επηρεαζόμενα από την πτήση non-IFPS Κράτη

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Εκτός αν έχουν γίνει διακανονισμοί για υποβολή *Επαναληπτικών Σχεδίων Πτήσης (Repetitive Flight Plans)*, ένα Σχέδιο Πτήσης υποβάλλεται στο **Γραφείο Αναφορών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (Reporting Office)** στο αεροδρόμιο αναχώρησης (ADEP).

Αν δεν υπάρχει τέτοια Μονάδα στο αεροδρόμιο αναχώρησης, το Σχέδιο Πτήσης υποβάλλεται στη **Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας** που εξυπηρετεί ή της έχει ανατεθεί να εξυπηρετεί το εν λόγω αεροδρόμιο.

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Αν δεν υπάρχει διαθέσιμη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, το Σχέδιο Πτήσης μπορεί να κατατεθεί τηλεφωνικά ή με οποιοδήποτε άλλο διαθέσιμο μέσο στην πλησιέστερη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

B) Κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Ένα Σχέδιο Πτήσης που πρόκειται να κατατεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης πρέπει να υποβληθεί στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνη για την:

- 1) Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης (FIR) ή
 - 2) περιοχή ελέγχου (control area) ή
 - 3) συμβουλευτική περιοχή (advisory area) ή
 - 4) συμβουλευτική διαδρομή (advisory route),
- εντός ή επί της οποίας το αεροσκάφος ίπταται ή πρόκειται να ιπταθεί

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

ή

στον Αεροναυτικό Τηλεπικοινωνιακό Σταθμό που εξυπηρετεί την εν λόγω Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

Όταν αυτό δεν είναι εφικτό, πρέπει να το υποβάλλει σε μία άλλη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ή σε άλλον Αεροναυτικό Τηλεπικοινωνιακό Σταθμό για να το προωθήσουν όπως απαιτείται στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Το Ελληνικό Α.Ι.Ρ. προσθέτει τα εξής:

- 1) Αν ο κυβερνήτης μίας πτήσης θέλει την παροχή **Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας**, υποβάλλει το Σχέδιο Πτήσης στην κοντινότερη *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας*:
 - a) το ταχύτερο δυνατό μετά την απογείωση ή, αν αυτό δεν είναι εφικτό εξαιτίας της έλλειψης ραδιοεπικοινωνίας,
 - b) σε χρόνο που θα διασφαλίζει την αποδοχή του από την εμπλεκόμενη *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* τουλάχιστον 10 λεπτά προτού εισέλθει σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, όπου μπορεί να εφαρμοστεί.

ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

- 2) Αν ο κυβερνήτης μίας πτήσης θέλει την παροχή **Εξυπηρέτησης Πληροφοριών Πτήσης** μπορεί να υποβάλει το Σχέδιο Πτήσης στην κοντινότερη *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* το ταχύτερο δυνατό μετά την απογείωση.

ΠΟΤΕ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Σχέδια πτήσης **δεν** μπορούν να υποβληθούν **120 ώρες πριν** από την *Υπολογιζόμενη Ώρα Εναρξης Τροχοδρόμησης* (Estimated Off-Block Time -EOBT) μιας πτήσης .

(δηλαδή, την υπολογιζόμενη ώρα κατά την οποία το αεροσκάφος θα αρχίσει να κινείται από τον χώρο στάθμευσης με σκοπό την αναχώρηση).

ΠΟΤΕ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Το Ελληνικό A.I.P. προσθέτει τα εξής:

Μηνύματα Σχεδίων Πτήσης πρέπει να αποστέλλονται αμέσως μετά από τη συμπλήρωση του Σχεδίου Πτήσης.

Αν ένα Σχέδιο Πτήσης συμπληρωθεί **24 ώρες νωρίτερα** από την *Υπολογιζόμενη Ώρα Εναρξης Τροχοδρόμησης (EOBT)* της πτήσης στην οποία αναφέρεται, η ημέρα διεξαγωγής της πτήσης πρέπει να συμπληρώνεται στο πεδίο **18** του Σχεδίου Πτήσης.

ΠΟΤΕ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Με την εξαίρεση των Σχεδίων Πτήσης που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, ένα Σχέδιο Πτήσης πρέπει να υποβάλλεται **τουλάχιστον 30 λεπτά πριν την απογείωση**, λαμβάνοντας υπόψη τις (χρονικές) απαιτήσεις για έγκαιρη πληροφόρηση των *Μονάδων Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* εντός του εναερίου χώρου ευθύνης των οποίων πρόκειται να ιπταθεί, **συμπεριλαμβάνοντας** τις (χρονικές) απαιτήσεις έγκαιρης υποβολής του για σκοπούς Διαχείρισης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCFM).

ΠΟΤΕ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Σχέδια Πτήσης για πτήσεις που μπορούν να γίνουν αντικείμενο της *Διαχείρισης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCFM)* πρέπει να υποβάλλονται **τουλάχιστον 3 ώρες πριν** από την Υπολογιζόμενη Ώρα Έναρξης Τροχοδρόμησης (EOBT).

ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΕΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα μήνυμα αλλαγής (change message - **CHG**) θα εκδίδεται όταν πρόκειται να συμβεί οποιαδήποτε αλλαγή στα βασικά δεδομένα που εμπεριέχονται σε ένα Σχέδιο Πτήσης ή ένα Επαναληπτικό Σχέδιο Πτήσης που έχει ήδη κατατεθεί. Το change message θα αποστέλλεται σε όσους παραλήπτες βασικών δεδομένων πτήσης επηρεάζονται από την αλλαγή αυτή.

*Για το τί είναι ακριβώς και πως εκδίδεται ένα change message (**CHG**) θα σας μιλήσουν σε επόμενο μάθημα.*

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Στην περίπτωση καθυστέρησης περισσότερο από:

- **30 λεπτά πριν** από την *Υπολογιζόμενη Ώρα Έναρξης Τροχοδρόμησης (EOBT)* για μία ελεγχόμενη πτήση ή
- **60 λεπτών** για μία μη-ελεγχόμενη πτήση, για την οποία έχει κατατεθεί ένα Σχέδιο Πτήσης, τότε:

- ✓ ή το υπάρχον Σχέδιο Πτήσης πρέπει να τροποποιηθεί
- ✓ ή να κατατεθεί ένα καινούργιο Σχέδιο Πτήσης και το προηγούμενο να ακυρωθεί,
όποιο από τα δύο είναι εφαρμόσιμο.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα μήνυμα καθυστέρησης (delay message – DLA) μπορεί να εκδίδεται στην περίπτωση αυτή από τη *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο αναχώρησης σε όσους παραλήπτες βασικών δεδομένων σχεδίου πτήσης επηρεάζονται από την αλλαγή αυτή.

Για το τί είναι ακριβώς και πως εκδίδεται ένα delay message (DLA) θα σας μιλήσουν σε επόμενο μάθημα.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Το Ελληνικό A.I.P. προσθέτει ότι:

Οποιαδήποτε αλλαγή στην Υπολογιζόμενη Ώρα Έναρξης Τροχοδρόμησης (EOBT) μεγαλύτερη των 15 λεπτών για οποιαδήποτε IFR πτήση εντός της IFPZ (δηλαδή της *Flight Plan Message (FPM) Distribution Area*) πρέπει να γνωστοποιείται στο IFPS.

(ΠΡΟΣΟΧΗ!! Πολύ σημαντικό κυρίως για το καλοκαίρι που γίνονται καθυστερήσεις!!!)

ΑΚΥΡΩΣΗ ΕΝΟΣ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Οποτεδήποτε ακυρώνεται μία πτήση για την οποία ένα Σχέδιο Πτήσης έχει κατατεθεί, η αρμόδια *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* πρέπει να ενημερωθεί.

ΑΚΥΡΩΣΗ ΕΝΟΣ ΥΠΟΒΛΗΘΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα μήνυμα ακύρωσης σχεδίου πτήσης (flight plan cancellation message – CNL) θα εκδίδεται από τη *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο αναχώρησης προς όλους τους παραλήπτες βασικών δεδομένων σχεδίου πτήσης που επηρεάζονται από την αλλαγή αυτή.

Για το τί είναι ακριβώς και πως εκδίδεται ένα flight plan cancellation message (CNL) θα σας μιλήσουν σε επόμενο μάθημα.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

A) Για πτήσεις με σημείο αναχώρησης εντός του ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR

Ένα Σχέδιο Πτήσης ενεργοποιείται με μία αναφορά αναχώρησης.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Αναφορά αναχώρησης μπορεί μεταβιβασθεί από:

- 1) *Τη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που εξυπηρετεί το σημείο αναχώρησης, εφόσον είναι διαθέσιμα τα αναγκαία τηλεπικοινωνιακά μέσα,*

- 2) *Τη ραδιοεκπομπή του κυβερνήτη προς την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας αμέσως μετά την απογείωση, όταν και όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμα τηλεπικοινωνιακά μέσα αλλά η ραδιοεπικοινωνία είναι επαρκής, και*

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- 3) Μία τηλεφωνική κλήση του κυβερνήτη ή εκπροσώπου του όχι νωρίτερα από 15 λεπτά από το χρόνο αναχώρησης, όταν και όπου είναι γνωστό ότι τα τηλεπικοινωνιακά και ραδιοεπικοινωνιακά μέσα είναι ανεπαρκή. Στην περίπτωση αυτή αναμένουμε μία κλήση μέσω ραδιοεπικοινωνιάς με το αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Σημείωση: Στις προαναφερθείσες περιπτώσεις (2) και (3), η Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που λαμβάνει την αναφορά αναχώρησης, αν το αεροδρόμιο αναχώρησης δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητά της αλλά σε αυτή άλλης μονάδας, θα ενημερώνει την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας και το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (FIC) σχετικά με την αναχώρηση.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα μήνυμα αναχώρησης (departure message – DEP) θα εκδίδεται αμέσως μετά την αναχώρηση ενός αεροσκάφους για το οποίο έχουν προηγουμένως αποσταλεί βασικά δεδομένα σχεδίου πτήσης. Υπεύθυνη έκδοσης είναι η *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο αναχώρησης και θα το αποστέλλει προς όλους τους παραλήπτες βασικών δεδομένων σχεδίου πτήσης που επηρεάζονται από την αναχώρηση.

Για το τί είναι ακριβώς και πως εκδίδεται ένα departure message (DEP) θα σας μιλήσουν σε επόμενο μάθημα.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

B) Για πτήσεις που εισέρχονται στο ΑΘΗΝΑΙ
FIR/HELLAS UIR από εφαπτόμενα FIRs/UIRs

Ένα Σχέδιο Πτήσης ενεργοποιείται κατόπιν συνεργασίας και με τη λήψη estimate message (EST).

Για το τί είναι ακριβώς και πως εκδίδεται ένα estimate message (EST) θα σας μιλήσουν σε επόμενο μάθημα.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Γ) Για Σχέδια Πτήσης που υποβάλλονται εν πτήξει

Ένα Σχέδιο Πτήσης ενεργοποιείται με την υποβολή του.

Δ) Για Σχέδια Πτήσης με ενδιάμεσους σταθμούς

Κάθε σκέλος του Σχεδίου Πτήσης ενεργοποιείται μόνο όταν η αρμόδια *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* έχει λάβει ειδοποίηση ότι το αεροσκάφος έχει απογειωθεί από το σχετικό σημείο αναχώρησης.

ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Για πτήσεις με προορισμό αεροδρόμια εντός του ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR όπου:

- 1) παρέχεται *Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας*, το Σχέδιο Πτήσης κλείνει μετά από την ασφαλή άφιξη του αεροσκάφους,
- 2) δεν παρέχεται *Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας*, το Σχέδιο Πτήσης κλείνει μετά από σήμα αναφοράς άφιξης.

ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Αναφορά άφιξης μπορεί μεταβιβασθεί από:

- 1) Τη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο άφιξης, εφόσον είναι διαθέσιμα τα αναγκαία τηλεπικοινωνιακά μέσα,
- 2) Τη ραδιοεκπομπή του κυβερνήτη προς την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας λίγο πριν την προσγείωση, όταν και όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμα τηλεπικοινωνιακά μέσα αλλά η ραδιοεπικοινωνία είναι επαρκής, με τη φράση:

Closing my flight plan at (time)

και

ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- 3) Μία τηλεφωνική κλήση του κυβερνήτη ή εκπροσώπου του, το αργότερο μέσα σε 15 λεπτά από το χρόνο άφιξης, όταν και όπου είναι γνωστό ότι τα τηλεπικοινωνιακά και ραδιοεπικοινωνιακά μέσα είναι ανεπαρκή.

Σημείωση: Στις προαναφερθείσες περιπτώσεις (2) και (3), η Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που λαμβάνει την αναφορά άφιξης, αν ο τόπος προσγείωσης δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητά της αλλά σε αυτή άλλης μονάδας, θα ενημερώνει την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας και το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (FIC) σχετικά με την άφιξη.

ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα μήνυμα άφιξης (arrival message – ARR) θα εκδίδεται από τη *Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας* που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο άφιξης αμέσως μετά τη λήψη αναφοράς άφιξης του αεροσκάφους. Οι παραλήπτες του μηνύματος αυτού διαφέρουν ανά περίπτωση, όπως δηλώνεται στο *Doc 4444, Κεφάλαιο 11, παράγραφο 11.4.2.2.7.*

ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Γενικό σχόλιο για το κλείσιμο ενός Σχεδίου Πτήσης

Αν ένα ενεργοποιημένο Σχέδιο Πτήσης ΔΕΝ ΚΛΕΙΣΕΙ θεωρούμε ότι η πτήση αυτή διεξάγεται, οπότε:

ή ΔΕΝ ΕΧΕΙ προσγειωθεί ακόμα

ή κάτι άλλο έχει συμβεί (θα σας μιλήσουν σε άλλο μάθημα για τις φάσεις κινδύνου).

Για αυτό είναι ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ να κλείνετε τα Σχέδια Πτήσεων έγκαιρα αλλά και να κανονίζετε εκ των προτέρων με ποιον τρόπο θα κλείσουν τα Σχέδια Πτήσης που σας αφορούν!!!

ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Γενικό σχόλιο όσον αφορά τα μηνύματα κίνησης (movement messages: FPL, CHG, DLA, ARR, CNL, DEP):

Ως Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας δεν πρόκειται να στείλετε κανένα από τα μηνύματα αυτά. Είναι υποχρέωση των Τηλεπικοινωνιακών που στελεχώνουν το αντίστοιχο τμήμα στα ελεγχόμενα αεροδρόμια που θα υπηρετήσετε. Για κάθε ένα από αυτά τα μηνύματα θα επικοινωνείτε με τους Τηλεπικοινωνιακούς του αεροδρομίου και αυτοί θα συντάσσουν και θα στέλνουν το μήνυμα στους σωστούς αποδέκτες –είναι αρμοδιότητά τους.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Η μόνη διαφοροποίηση έγκειται στο Σχέδιο Πτήσης, το οποίο θα αποδέχεστε εσείς, σύμφωνα με όσα αναφέραμε έως τώρα. Αλλά, οι Τηλεπικοινωνιακοί θα το εκδίδουν, όχι εσείς!!!

ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ

A) IFR πτήσεις

Για κάθε σκέλος της πτήσης πρέπει να υποβάλλεται ένα διαφορετικό Σχέδιο Πτήσης ανεξαρτήτως του χρόνου παραμονής της στο έδαφος.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ

B) VFR πτήσεις

Θα υποβάλλεται ένα Σχέδιο Πτήσης που θα συμπεριλαμβάνει **όλες τις ενδιάμεσες στάσεις**, εφόσον οι διαδοχικές πτήσεις εμπίπτουν στα προαναφερθέντα χρονικά όρια υποβολής ενός Σχεδίου Πτήσης κατά τον χρόνο υποβολής του. Αλλιώς θα ισχύει ό,τι και στις IFR πτήσεις.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ

B) VFR πτήσεις

Το Σχέδιο Πτήσης θα περιλαμβάνει τις εξής συμπληρωματικές πληροφορίες στο πεδίο 18 για σκοπούς Έρευνας και Διάσωσης και για βοήθεια στις *Μονάδες Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας*:

- 1) Διάρκεια πτήσης για κάθε σκέλος της πτήσης.
- 2) Χρόνος παραμονής στο έδαφος για κάθε ενδιάμεση στάση.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ

B) VFR πτήσεις

- 3) Προσδιορισμός της τοποθεσίας προσγείωσης ως:
 - a) αεροδρόμιο
 - b) ελικοδρόμιο
 - c) πεδίο προσγείωσης
 - d) διόπτρευση και απόσταση από ένα επί διαδρομής σημείο αναφοράς ή από ένα ραδιοβοήθημα
 - e) Γεωγραφικό μήκος και γεωγραφικό πλάτος (συντεταγμένες).
- 4) Επιβαίνοντες για κάθε σκέλος της πτήσης, αν υπάρχει διαφορά.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ

B) VFR πτήσεις

Εμπειρική συμβουλή: Δώστε ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΟΧΗ για τον προσδιορισμό της τοποθεσίας προσγείωσης με όσο το δυνατό μεγαλύτερη ακρίβεια. Ακόμα και αν δεν εμπίπτει σε κάποια από της προαναφερθείσες περιπτώσεις (πχ είναι ένα ξενοδοχείο, ένα χωράφι, κλπ) προσπαθήστε να το προσδιορίσετε όσο το δυνατόν περισσότερο. Σε περίπτωση που συμβεί οτιδήποτε, η πληροφορία αυτή μπορεί να φανεί πολύ χρήσιμη.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Ένα αεροσκάφος που εκτελεί ελεγχόμενη πτήση είναι υποχρεωμένο να τηρεί πιστά το κατατεθέν Σχέδιο Πτήσης ή το εκάστοτε τμήμα του εκτός αν:

- 1) έχει καταθέσει αίτημα για μία αλλαγή και έχει λάβει αντίστοιχη εξουσιοδότηση από την αρμόδια *Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας* ή
- 2) ανακλύπει κατάσταση κινδύνου που απαιτεί επείγουσα δράση από το αεροσκάφος και όποτε οι συνθήκες το επιτρέψουν η αρμόδια *Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας* θα ενημερωθεί για την εν λόγω δράση και ότι αυτή έγινε εξαιτίας της κατάστασης κινδύνου.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Πληροφορίες για το τί περιέχει ένα αίτημα για εκούσια αλλαγή θα βρείτε στο Annex 2, Κεφάλαιο 3, παράγραφο 3.6.2.3.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Αν δεν έχει εξουσιοδοτηθεί διαφορετικά από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ή Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, μία **ελεγχόμενη** πτήση είναι υποχρεωμένη, στα πλαίσια του δυνατού, όταν πετάει:

- 1) σε ένα καθορισμένο *ATS route* (*AWY, STAR, SID, κλπ.*): να το κάνει κατά μήκος του οριζόμενου ως *centre line* αυτής της διαδρομής ή
- 2) σε οποιαδήποτε άλλη διαδρομή: να το κάνει απευθείας μεταξύ των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και/ή των σημείων που καθορίζουν αυτή τη διαδρομή.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Ακούσιες αλλαγές

Αν μία ελεγχόμενη πτήση αποκλίνει ακούσια από το ισχύον Σχέδιο Πτήσης, πρέπει να προβεί στις εξής ενέργειες:

1) *Απόκλιση από το ίχνος (track):* πρέπει να ρυθμίσει την πορεία (*heading*) του αεροσκάφους ώστε να επανέλθει στο ίχνος το συντομότερο δυνατόν.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

2) *Μεταβολή στην TAS: αλλαγές ταχύτητας που υπερβαίνουν +/- 5% της TAS που έχει δηλωθεί στο Σχέδιο Πτήσης μεταξύ σημείων αναφοράς στην επί διαδρομής φάση της πτήσης πρέπει να γνωστοποιούνται στις επηρεαζόμενες Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.*

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

3) *Αλλαγές στον εκτιμώμενο χρόνο: τυχόν χρονικές αλλαγές που υπερβαίνουν τα 3 λεπτά (ή οποιοδήποτε άλλο συμφωνηθέντα με περιοχικές συμφωνίες χρόνο) από αυτόν που δόθηκε στις Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας πρέπει να γνωστοποιούνται το συντομότερο δυνατό στις επηρεαζόμενες Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.*

Οι χρονικές αλλαγές μπορεί να αφορούν το επόμενο σημείο αναφοράς ή το σύνορο της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης ή το αεροδρόμιο προορισμού, οποιοδήποτε συμβαίνει πρώτο.