

ENR 1.10 Flight Plans

1. General/Submission of and content of a flight plan

1.1 A flight plan shall be submitted to ATS in accordance with Commission Regulation (EU) No 923/2012 (SERA), on the basis of ICAO Annex 2, and ICAO Doc 7030/EUR prior to operating:

- 1) Any IFR flight performed in airspace class C, D, E and G
- 2) Any VFR flight when:
 - a. conducted in airspace class C and D
 - b. crossing the boundaries of København FIR and the Danish territorial waters, except as detailed in para. 5
 - c. crossing a FIZ
 - d. alerting service is required for a specific part of the route
 - e. performing a VFR-NIGHT flight (See ENR 1.2)

1.2 Contents of a flight plan

The rules in ICAO PANS-ATM, Doc 4444 and ICAO Doc 7030, (See AIP Denmark ENR 1.8) shall apply.

1.3 In connection with flying in København FIR the following 2 principal forms of flight plans can be submitted to the Air Traffic Service and with the following meaning:

- a. **Complete flight plan** is a filed flight plan submitted to an Air Traffic Services Reporting office* prior to departure, exceptionally during flight to an operative ATS-unit, containing all of the ICAO-flight plan items 7 to 19 inclusive. By submission of a complete flight plan, alerting service is provided from a departure of an aircraft until its landing, however, as far as VFR-flight is concerned only in connection with overdue arrival at the destination. If a flight plan is requested closed during flight before the destination is reached, the following report shall be transmitted over radio to the appropriate ATS-unit: "CLOSING MY FLIGHT PLAN". Consequently the alerting service is terminated at the same time.

* An ATS Reporting Office converts a complete flight plan into an international conventional agreed data format for transmission via AFTN to all ATS-units in relation to item 15 of the flight plan, Route and item 16, Destination Aerodrome.

- b) **Abbreviated flight plan** is limited flight plan information submitted via radio to an operative ATS-unit. It contains only the information mentioned in item 2.2 for a part-distance of the flight relative to one or more of the in item 2.2.a to 2.2.c mentioned airspace. When flying under an abbreviated flight plan, alerting service is only provided corresponding to the route stated by the pilot. The abbreviated flight plan is closed and the alerting service terminated when the pilot reports to be over the final point on the route stated. An abbreviated flight plan cannot be

ENR 1.10 Flyveplaner

1. Generelt/Afgivelse af og indhold af en flyveplan

1.1 En flyveplan skal afgives til ATS i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) Nr. 923/2012 (SERA) på basis af ICAO Annex 2 og ICAO Doc 7030/EUR, før:

- 1) Enhver IFR flyvning udført i luftrumsklassene C, D, E og G
- 2) Enhver VFR flyvning der:
 - a. udføres i luftrum klasse C og D
 - b. krydser grænserne for København FIR og dansk territorialfarvand, undtagen som angivet i pkt. 5
 - c. flyver inden for en FIZ
 - d. anmoder om strækningssvis alarmeringstjeneste
 - e. udfører VFR-NAT flyvning (See ENR 1.2)

1.2 Indhold af flyveplan

Bestemmelserne i ICAO PANS-ATM, Doc 4444 og ICAO Doc 7030, (Se AIP Danmark ENR 1.8), er gældende.

1.3 I forbindelse med flyvning i København FIR kan følgende 2 hovedformer for flyveplaner afgives til lufttrafiktjenesten og med følgende betydning:

- a. **Fuldstændig flyveplan** er en indleveret flyveplan afgivet til et meldekantor* for lufttrafik tjeneste før start, undtagelsesvis under flyvning til en operativ ATS-enhed, indeholdende alle ICAO-flyveplanens punkter 7 til 19 inklusive. Ved afgivelse af fuldstændig flyveplan ydes alarmeringstjeneste fra et luftfartøjs start til dets landing, dog f.s.v.a. VFR-flyvning kun i forbindelse med manglende ankomst til bestemmelsesstedet. Hvis en fuldstændig flyveplan ønskes afsluttet i luften før bestemmelsesstedet er nået, skal følgende melding afgives over radio til den relevante ATS-enhed: "LUKKER MIN FLYVEPLAN"/"CLOSING MY FLIGHT PLAN". Som konsekvens heraf ophører alarmeringstjenesten samtidigt.

* Et meldekantor omformer en fuldstændig flyveplan til et internationalt konventionelt vedtaget dataformat for afsendelse via AFTN til samtlige ATS-enheder i relation til flyveplanens felt 15, flyvevej og felt 16, bestemmelsessted.

- b) **Forkortet flyveplan** er begrænsede flyveplanoplysninger afgivet over radio til en operativ ATS-enhed. Den indeholder kun de i pkt. 2.2 nævnte informationer for en del-strækning af flyvningen i forhold til en eller flere af de i pkt. 2.2.a til 2.2.c anførte luftrum. Ved flyvning under forkortet flyveplan ydes der alene alarmeringstjeneste svarende til den af piloten meddelte flyvevej. Den forkortede flyveplan er afsluttet og alarmeringstjenesten ophører, når piloten rapporterer at være over slutpunktet på den meddelte flyvevej. En forkortet flyveplan kan ikke afgives for

submitted for flights intended to perform flying at night.

Note: An abbreviated flight plan cannot be submitted to an ATS Reporting Office for transmission via AF-TN to ATS-units concerned along the route. However, at departure from a controlled aerodrome or from an aerodrome within a FIZ, an abbreviated flight plan can be submitted to the local ATS Reporting Office before take-off for relay to the operative ATS-unit at the aerodrome of departure only.

An abbreviated flight plan can be used for flights within København FIR and Rønne TMA (in Sweden FIR) in the following cases:

- When the flight is conducted within airspace class C and D,
- When the flight is conducted within a FIZ/RMZ,
- Where alerting service is required for a specific part of a route.

2. If a pilot do not want to submit a complete flight plan for a VFR-flight but where a part of this flight is requested to be carried out either:

- a. in controlled airspace in which obtaining of clearance is mandatory,
- b. or in FIZ airspace in which establishment of two-way radio communication with the appropriate AFIS-unit is mandatory,
- c. or where the pilot wants provision of part-distance alerting service, ref. items 2.4 and 2.4.1,

d. or where a part of the flight necessitate change to IFR

the pilot shall depending of the situation listed in a.

- d. submit an abbreviated flight plan comprising:
 - aircraft callsign
 - aircraft type
 - cruising speed if necessary
 - flight rules (IFR/VFR)
 - entry point respectively exit point (ref. also item 2.3)
 - level wanted if necessary
 - for arriving aircraft, estimated time of arrival

- persons on board.

2.1 For departing aircraft, among this local flights, leaving a Control Zone or Flight Information Zone, alerting service is only provided from departure and until the mentioned air-space are reported vacated.

2.2 For arriving aircraft entering a Control Zone or a Flight Information Zone, alerting service is only provided from the time the aircraft have established to-way radiocontact and until landing.

2.3 For aircraft flying through one of the in para. 2 a. and b. mentioned airspaces, alerting service is only provided from the time the aircraft has established two-way radiokommunikation until the time when the relevant airspaces are reported vacated.

flyvninger der er planlagt til at foregå om natten.

Note: En forkortet flyveplan kan ikke afgives til et meldekontor for afsendelse via AFTN til berørte ATS-enheder langs flyvevejen. Ved udflyvning fra en kontrolleret flyveplads eller fra en flyveplads inden for en FIZ kan en forkortet flyveplan dog afgives til det stedlige meldekontor før start for videregivelse kun til den operative ATS-enhed på startflyvepladsen.

En forkortet flyveplan kan anvendes for flyvninger inden for København FIR og Rønne TMA (i Sweden FIR) i følgende tilfælde:

- ved flyvning i lufttrumsklasserne C og D,
- ved flyvning inden for FIZ/RMZ,
- hvor piloten en-route ønsker ydelse af strækningssvis alarmeringstjeneste, ref. pkt. 2.4 og 2.4.1.

2. Såfremt en pilot ikke ønsker at indlevere en fuldstændig flyveplan for en VFR-flyvning, men hvor en del af denne flyvning ønskes udført enten:

- a. i kontrolleret luftrum, hvor der er krav om indhentelse af klarening,
- b. eller i FIZ luftrum, hvor der er krav om etablering af tovejs radioforbindelse med pågældende AFIS-enhed,
- c. eller hvor piloten en-route ønsker ydelse af strækningssvis alarmeringstjeneste, ref. pkt. 2.4 og 2.4.1,
- d. eller hvor en del af flyvningen nødvendiggør skift til IFR

skal piloten afgive forkortet flyveplan, der afhængig af situationen anført i a. - d. skal omfatte:

- luftfartøjets kaldesignal
- luftfartøjets type
- evt. marchfart
- flyveregler (IFR/VFR)
- indflyvningspunkt hhv. udflyvningspunkt (ref. også pkt. 2.3)
- evt. ønsket højde
- for ankommande luftfartøjer beregnet ankomsttidspunkt
- antallet af ombordværende.

2.1 For afgående luftfartøjer, herunder lokal-flyvninger, der flyver ud af en Kontrolzone eller Flyveinformationszone, ydes kun alarmeringstjeneste fra afgang og indtil de nævnte luftrum er rapporteret forladt.

2.2 For ankommande luftfartøjer der flyver ind i en Kontrolzone eller Flyveinformationszone, ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet tovejs radioforbindelse og indtil landing.

2.3 For luftfartøjer, der gennemflyver et af de i pkt. 2 a. og b. anførte luftrum, ydes der kun alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet tovejs radioforbindelse og indtil de pågældende luftrum er rapporteret forladt.

- 2.4 The part-distance alerting service mentioned in item 2.c. can be established by flying:
- over greater water-areas or other deserted areas
 - from one place stated to another place stated
 - by "operation normal reporting" (either at agreed places or at fixed time-intervals)

2.4.1 The pilot shall to the relevant ATS-unit, when submitting the above in item 2 mentioned abbreviated flight plan information, clearly state which section the abbreviated flight plan apply to (from/to). Part-distance alerting service will be provided for this section. The part-distance alerting service terminates, when the pilot reports to be at the stated exit point (time or place).

Note: Since part-distance alerting service terminates when the pilot reports to be at the stated exit point, it is very important to pass this report to ATS.

3. Omission of closing flight plan as described under item 1 and 2 above may lead to effectuation of search and rescue service.

2. Flight plans. Filing

1. Denmark has no requirement for inserting of estimated times at FIR boundaries in flight plans for flights passing KØBENHAVN FIR boundary.

2. For flights departing from aerodromes situated within KØBENHAVN FIR the nationality and registration marks of the aircraft shall be inserted in item 18 of the flight plan if different from the aircraft identification inserted in item 7.

3. Completion of the flight plan item 15 in connection with VFR-flights within København FIR, the following specifications regarding level and positions apply:

- irrespective of which class of airspace a VFR-flight is planned to fly in, the data element 'Cruising Level' in the flight plan item 15 is only to be completed by the letters 'VFR' and
- in the data element 'Route' in the flight plan item 15, specification of either commonly known geographical place names or ICAO Doc 7910 location indicators are allowed.

3. VFR-Flights Between Certain Danish and German Border Aerodromes

Note: For VFR-flight between the under item 1 listed Danish and German aerodromes, a special arrangement has been established regarding submission and exchanging of flight plan information due to practical considerations and temporal relations.

1. VFR flights performed within the daily periods for VFR flights are exempted from the obligation to file a regular ICAO flight plan between the Danish aerodrome:

Sønderborg (EKSB)

2.4 Den i pkt. 2.c. nævnte strækingsvise alarmeringstjeneste kan etableres ved flyvning:

- over større vandområder eller andre øde strækninger
- fra et opgivet sted til et andet opgivet sted
- efter "operation normal rapportering" (enten ved aftalte steder eller faste tidsintervaller)

2.4.1 Piloten skal over for den pågældende ATS-enhed i forbindelse med afgivelsen af de i pkt. 2 angivne forkortede flyveplansoplysninger, tydeligt udtrykke hvilken strækning, den forkortede flyveplan gælder (fra/til). Herefter ydes strækingsvis alarmeringstjeneste på denne strækning. Den strækingsvise alarmeringstjeneste ophører, når piloten rapporterer at være over det aftalte slutpunkt (tid eller sted).

Note: Da alarmeringstjenesten ophører ved pilotens rapportering af det aftalte slutpunkt, er det særdeles vigtigt at denne rapport afgives.

3. Undladelse af afslutning af flyveplan som beskrevet i pkt. 1 og 2 ovenfor kan bevirke iværksættelse af eftersøgnings- og redningstjeneste.

2. Flyveplaner. Udfyldning

1. Danmark har intet krav om, at beregnede tidspunkter for passage af FIR-grænser angives i flyveplaner for flyvninger, som passerer grænsen for KØBENHAVN FIR.

2. Flyveplaner for flyvninger med start fra flyvepladser beliggende inden for KØBENHAVN FIR skal i punkt 18 indeholde oplysning om luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærker, såfremt den i punkt 7 anførte identifikationsbetegnelse er forskellig herfra.

3. Udfyldelse af flyveplanens felt 15 i forbindelse med VFR-flyvninger inden for København FIR gælder følgende vedrørende højde- og positionsangivelser:

- uanset hvilken luftrumsklasse en VFR-flyvning planlægges at flyve i, skal dataelementet 'Marchhøjde' i flyveplanens felt 15 alene udfyldes med bogstaverne 'VFR', og
- i dataelementet 'Rute' i flyveplanens felt 15 er anførelse af enten almindelig kendte geografiske stednavne eller ICAO Doc 7910 stedbetegnelser tilladt.

3. VFR-flyvning mellem visse danske og tyske grænsflyvepladser

Note: For VFR-flyvning mellem de i nedenstående pkt. 1 anførte danske og tyske flyvepladser er der af praktiske hensyn og tidsmæssige årsager etableret en særlig ordning for afgivelse og udveksling af flyveplansoplysninger.

1. VFR-flyvninger, der udføres inden for de daglige perioder for VFR-flyvning, er fritaget for forpligtelse til at indgive en almindelig ICAO-flyveplan for flyvninger mellem den danske flyveplads:

Sønderborg (EKSB)

and the German aerodromes:

Flensburg/Schäferhaus	(EDXF)
Heide-Büsum	(EDXB)
Husum	(EDXJ)
Kiel-Holtenau	(EDHK)
Leck	(EDXK)
Rendsburg/Schachtholm	(EDXR)
St. Michaelisdonn	(EDXM)
Westerland/Sylt	(EDXW)
Wyk auf Föhr	(EDXY)

2. The flights may be conducted under the following conditions:

2.1 The pilot-in-command shall submit the following flight plan information to the ATS-unit at the aerodrome of departure:

- aircraft identification and type
- departure aerodrome and estimated off-block time
- destination and estimated elapsed time
- endurance
- number of persons on board
- name of pilot-in-command

The above-mentioned information may be submitted over radio.

2.2 The flight plan information and the actual time of departures are being exchanged by and between the ATS-units at the aerodromes of departure and destination without being communicated to the respectively Danish and German Area Control Centres.

2.3 The flights are considered overdue if they are not arrived at the destination within 10 minutes after the estimated times of arrival based on the flight plan information given by the pilots.

2.3.1 Overdue aircraft ref. item 2.3 which have not reported change to the in item 2.1 c) submitted 'estimated elapsed time', may lead to effectuation of search and rescue service.

2.4 The flights shall be conducted in accordance with the respective national Danish and German VFR-procedures.

4. Exception for Compulsory Submission of Flight Plan - VFR

1 Normally flight plan is compulsory for flight over international waters and when crossing boundary to another country. However, the Danish CAA has determined that submission of flight plan is not compulsory for VFR flights exclusively flying within the areas shown shaded on the following chart.

1.1 If alerting service is wanted for a VFR-flight within the above mentioned areas, a flight plan must be submitted as stated in the preceding paragraphs

og de tyske flyvepladser:

Flensburg/Schäferhaus	(EDXF)
Heide-Büsum	(EDXB)
Husum	(EDXJ)
Kiel-Holtenau	(EDHK)
Leck	(EDXK)
Rendsburg/Schachtholm	(EDXR)
St. Michaelisdonn	(EDXM)
Westerland/Sylt	(EDXW)
Wyk auf Föhr	(EDXY)

2. Flyvningerne må udføres på følgende betingelser:

2.1 Fartøjschefen skal afgive følgende flyveplanoplysninger til ATS-enheden på startflyvepladsen:

- luftfartøjets identifikation og type
- startflyveplads og forventet "off-block" tidspunkt
- bestemmelsessted og beregnet tidsforbrug
- aktionstid
- antal personer om bord
- navn på fartøjschefen

Ovennævnte oplysninger kan afgives over radio.

2.2 Flyveplanoplysningerne og de aktuelle starttidspunkter udveksles af og direkte imellem ATS-enhederne på afgang- og bestemmelsesstedet uden at blive formidlet til de respektive danske og tyske kontrolcentraler.

2.3 Flyvningerne betragtes som udeblevne, såfremt de ikke er landet på bestemmelsesstedet senest 10 minutter efter de beregnede ankomsttidspunkter på baggrund af de af piloterne afgivne flyveplanoplysninger.

2.3.1 Udeblevne luftfartøjer ref. pkt. 2.3, der ikke har rapporteret ændring til det i pkt. 2.1 c) afgivne 'beregnet tidsforbrug', kan bevirke iværksættelse af eftersøgnings- og redningstjeneste.

2.4 Flyvningerne skal udføres i overensstemmelse med de respektive nationale danske og tyske VFR-procedurer.

4. Undtagelse for obligatorisk afgivelse af flyveplan - VFR

1. Flyveplan er normalt obligatorisk for VFR-flyvning over internationalt farvand eller ved passage af landegrænser, men Trafikstyrelsen har bestemt, at afgivelse af flyveplan ikke er obligatorisk for VFR-flyvninger, der udelukkende flyver inden for områderne vist med raster på efterfølgende kort.

1.1 Såfremt alarmeringstjeneste ønskes for en VFR-flyvning inden for ovennævnte områder, afgives flyveplan som angivet i de foranstående paragraffer.

5. Exception for Compulsory Submission of Flight Plan - VFR
5. Undtagelse for obligatorisk afgivelse af flyveplan - VFR

