

## ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS

### FLIGHT PLANNING

#### 1.10.1 La base réglementaire

Les exigences réglementaires relatives aux plans de vol sont définies par :

- Le règlement (CE) N° 1033/2006 modifié de la commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen, (ce règlement s'applique aux vols IFR) ;
- Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ;
- L'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 ;
- L'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne.

Un plan de vol (PLN) est un ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

On distingue alors :

- Le plan de vol déposé (FPL) :  
Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas de modifications ultérieures : voir § 1.10.2 ;
- Le plan de vol répétitif (RPL) : Un plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive : voir § 1.10.3.

#### 1.10.2 Les procédures de soumission de plan de vol

Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

**Région CAR / SAM / NAM** : aucun service de traitement automatisé n'est mis en place dans les espaces concernés. Les plans de vol devront être communiqués à chaque organisme ATS en charge du service ATS dans l'espace concerné (CTR / TMA / FIR / UIR / UTA) conformément aux exigences ci-après.

Note 2 : Pour les aéronefs au départ des régions CAR / SAM / NAM à destination de la Région EUR de l'OACI à l'intérieur de laquelle le service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR est assuré au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS), les plans de vol IFR devront également être adressés selon les règles définies le centre des opérations du gestionnaire de réseau (NMOC) géré par l'agence EUROCONTROL (Voir le NM Flight Planning Requirements – Guidelines :

<https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines>

La zone d'applicabilité de l'IFPS est appelée « zone IFPS – IFPZ ».

#### 1.10.2.1 Dépôt du plan de vol

##### 1.10.2.1.1 Exigences de dépôts

Les cas dans lesquels les plans de vol sont requis sont décrites dans :

- ENR 1.2 pour les vols VFR ;
- ENR 1.3 pour les vols IFR.

#### 1.10.1 The regulatory basis

Regulatory requirements for flight plans are defined by :

- The Commission Regulation (EC) NR 1033/2006 of 4 July 2006, as amended, laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky (this regulation applies to IFR flights) ;
- The Commission Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012, as amended, laying down common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation ;
- The Order of 11 December 2014, as amended, on the implementation of Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 ;
- The Order of 4 March 2022 establishing rules applicable to air traffic service providers.

A flight plan (PLN) is a set of specified information relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft, provided to the air traffic services units.

We then distinguish :

- The Filed Flight Plan (FPL) :  
The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or his designated representative, without any subsequent changes: see § 1.10.2 ;
- Repetitive Flight Plan (RPL) : A flight plan for a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units : see § 1.10.3.

#### 1.10.2 Procedures for the submission of a flight plan

A flight plan shall be submitted to an air traffic services reporting office (ARO) prior to departure or transmitted during the flight to the competent air traffic services unit or the competent air-to-ground radio station, unless arrangements have been made for the submission of repetitive flight plans.

**CAR / SAM / NAM region** : no automated processing service is set up in the areas concerned. Flight plans must be communicated to each ATS unit in charge of the ATS in the space concerned (CTR / TMA / FIR / UIR / UTA) in accordance with the following requirements.

Note 2 : For aircraft departing from the CAR / SAM / NAM regions to the ICAO EUR Region within which the centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans is provided by means of an integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), IFR flight plans shall also be sent in accordance with the rules laid down by the Network Manager Operations Centre (NMOC) managed by EUROCONTROL (See NM Flight Planning Requirements – Guidelines :

<https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines>

The IFPS area of applicability is called the "IFPZ – IFPS zone".

#### 1.10.2.1 Submission of flight plan

##### 1.10.2.1.1 Submission requirements

The cases when flight plans are required are described in :

- ENR 1.2 for VFR flights ;
- ENR 1.3 for IFR flights.

**1.10212 Délais de dépôt**

Lorsqu'il est déposé avant le départ, un plan de vol (FPL) n'est pas communiqué plus de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

De plus, le préavis de dépôt de plans de vol VFR est limité à un maximum de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

Par application de FRA.4001 d) :

- Un vol au cours duquel l'aéronef doit franchir une frontière du territoire français fait l'objet d'un plan de vol déposé au moins 60 minutes avant le départ ;
- Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

**1.10213 Moyens de communication d'un FPL**

Les plans de vol déposés (FPL) sont communiqués par le commandant de bord ou son représentant.

i. Région CAR / SAM : Directement au BRIA Antilles-Guyane : Formulaire plan de vol déposé (sur place en Martinique ou en Guadeloupe, par mail ou par fax), ou transmis par RSFTA. Les coordonnées du BRIA sont disponibles dans la partie GEN 3.1 et également sur le site du SIA rubrique « Préparation de vol / Assistance BRIA » ; ou

ii. Région NAM : directement à la tour de contrôle de l'aérodrome de Saint-Pierre (cf. AD 2 LFVP) et également sur le site du SIA rubrique « Préparation de vol / Assistance BRIA » ; ou

iii. via le site internet du SIA (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>) à la rubrique : « Préparation de vol / SOFIA Briefing » ou directement via le site SOFIA Briefing (<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr>), la création d'un compte est obligatoire pour déposer un plan de vol ; ou

iv. Directement à l'organisme NMOC, uniquement pour les vols IFR ou contenant une portion IFR et entrant dans la zone IFPS (IFPZ), la survolant ou la quittant, par un message normalisé sur le réseau RSFTA ou sur le réseau SITA en indiquant les adresses IFPS indiquées à l'ENR 1.11 ;

v. Pendant le vol (AFIL) ; à l'exception de la FIR CAYENNE, le pilote commandant de bord peut transmettre le plan de vol à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Lorsque la transmission de plan de vol ne peut être effectuée, le commandant de bord adresse le plan de vol à une station de radiocommunication air-sol en demandant qu'il soit retransmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

A l'exception de la FIR CAYENNE, l'équipage peut également transmettre un plan de vol abrégé en l'air par radiotéléphonie pour la traversée d'un espace aérien contrôlé, ou d'autres régions ou d'itinéraires désignés par l'autorité compétente. Ce plan de vol abrégé contient normalement, au minimum : l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, le point d'entrée, le point de sortie et le niveau.

Dans tous les cas, et quel que soit le moyen de transmission du plan de vol, le commandant de bord doit s'assurer de respecter les délais de dépôt associés à son vol. Préalablement au départ, le commandant de bord s'assure également que son plan de vol est déposé auprès des organismes ATS, validé et accepté (réception d'un message ACK pour tout vol IFR, appel à l'organisme ATS pour les vols VFR) par ces organismes ATS. Enfin, le commandant de bord est également responsable du respect des termes du plan de vol déposé, notamment les trajectoires / altitudes volées.

Note 2.1. - Les plans de vol concernant des aéronefs qui doivent évoluer à la fois selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG) et celles de la circulation aérienne militaire (CAM) sont qualifiés de « mixtes ». Les plans de vol mixtes sont déposés de manière identique aux plans de vol CAG.

**1.10212 Deadlines for submission**

When filed before departure, a flight plan (FPL) is not communicated more than 120 hours before the estimated off block time (EOBT).

In addition, the notice of filing VFR flight plans is limited to a maximum of 24 hours before the estimated off block time (EOBT).

By application of FRA.4001 d) :

- A flight during which the aircraft must cross a border of French territory is the subject of a flight plan filed at least 60 minutes before departure ;
- For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.

**1.10213 Means of communication of an FPL**

Filed flight plans (FPLs) are communicated by the pilot-in-command or his representative.

i. CAR / SAM region : Directly to the ARO / BRIA Antilles-French Guiana : flight plan form deposited (on site in Martinique or in Guadeloupe, by email or fax), or transmitted by AFTN. The contact details of the ARO / BRIA are available in part GEN 3.1 and also on the SIA website in the heading "Preflight briefing / ARO Assistance" ; or

ii. NAM region : directly at the control tower of the Saint-Pierre aerodrome (see AD 2 LFVP) or on the SIA website in the heading "Preflight briefing / ARO Assistance" ; or

iii. via the SIA website (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>) under the heading : "Preflight Briefing / SOFIA Briefing" or directly via the SOFIA Briefing website (<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr>), the creation of an account is mandatory in order to submit in a flight plan ; or

iv. Directly to the NMOC, only for IFR flights or flights containing an IFR portion and entering, flying over or leaving the IFPS zone (IFPZ), by a standardized message on the AFTN network or on the SITA network indicating the IFPS addresses indicated in ENR 1.11 ;

v. During flight (AFIL) ; except for the FIR CAYENNE, the pilot-in-command may transmit the flight plan to the ATS unit concerned by the air-to-ground means of communication used by that unit. Where the flight plan cannot be transmitted, the pilot-in-command shall send the flight plan to an air-to-ground radio station, requesting that it be retransmitted to the relevant ATS unit.

Except for the CAYENNE FIR, the crew may also transmit an abbreviated flight plan in during flight by radiotelephony for the crossing of controlled airspace, or other regions or routes designated by the competent authority. This short flight plan normally contains, at a minimum: the call sign, aircraft type, entry point, exit point and level.

In all cases, and regardless of the means of transmission of the flight plan, the pilot-in-command must ensure that the submission deadlines associated with his flight are respected. Prior to departure, the pilot-in-command also ensures that his flight plan is submitted to the ATS units, validated and accepted (receipt of an ACK message for any IFR flight, call to the ATS unit for VFR flights) by these ATS units. Finally, the pilot is also responsible for compliance with the terms of the flight plan filed, including trajectories / altitudes to be flown.

Note 2.1. - Flight plans for aircraft that must operate according to both general air traffic (GAT / CAG) and military air traffic (OAT / CAM) rules are referred to as "mixed". Mixed flight plans are filed in the same way as GAT / CAG flight plans.

1.1022 Rédaction du plan de vol

1.1022 Drafting of the flight plan

1.10221 Formulaire de plan de vol déposé

1.10221 Filed Flight Plan Form



Ministère chargé  
de l'aviation civile

### Formulaire de plan de vol / Flight plan form

Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)



N° 14806\*01

PRIORITÉ / Priority << = FF →		DESTINATAIRES / Addressees _____ _____ _____ << =	
HEURE DE DÉPÔT / Filing time _____ →		EXPÉDITEUR / Originator _____ << =	
IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of addressees and/or originator _____			
3 TYPE DE MESSAGE / Message type << = (FPL		7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification — _____ << =	
9 NOMBRE / Number — _____		8 RÈGLES DE VOL / Flight rules — _____ << =	
TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft _____		TYPE DE VOL / Type of flight _____ << =	
CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category _____ / _____		10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities 10-a _____ 10-b _____ << =	
13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location _____		HEURE / Time _____ << =	
15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed _____		NIVEAU / Level _____ →	
		ROUTE / Route _____ << =	
16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome — _____		DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET HR _____ MIN _____	
		AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1 <sup>er</sup> / 1 <sup>st</sup> _____ 2 <sup>ème</sup> / 2 <sup>nd</sup> _____ << =	
18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information _____ _____ _____ ) << =			
19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)			
AUTONOMIE / Endurance — E / HR _____ MIN _____		PERSONNES À BORD / Persons on board → P / _____	
RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio → R / UHF _____ VHF _____ ELT / PLB _____			
ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment → S / POLAIRE Polar _____ DÉSERT Desert _____ MARITIME Maritime _____ JUNGLE Jungle _____		GILETS DE SAUVETAGE / Jackets → J / LAMPES Light _____ FLUORES Fluores _____ UHF _____ VHF _____	
CANOTS / Dinghies → D / NOMBRE Number _____		CAPACITÉ / Capacity → _____	
COUVERTURE / Cover → C / _____		COULEUR / Colour _____ << =	
COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings A / _____			
REMARQUES / Remarks → N / _____ << =			
PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command C / _____ ) << =			
DÉPOSÉ PAR / Filed by _____		ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements _____	

**1.10222 Généralités**

Le format de plan de vol est conforme au plan de vol OACI décrit dans les Procédures pour les services de navigation aérienne – "Gestion du Trafic aérien" (PANS-ATM, doc 4444 de l'OACI).

Certaines restrictions ou exigences supplémentaires sont néanmoins applicables, d'une part, en vertu de spécificités de la région EUR de l'OACI décrites dans le doc 7030 (précédées de la mention « [EUR] » dans le texte qui suit) et, d'autre part, en vertu de spécificités du système ATM français (précédées de la mention « [FR] » dans le texte qui suit).

Toutes les heures sont exprimées en temps universel coordonné (UTC) et sont mentionnées par un groupe de 4 chiffres.

Toutes les durées estimées sont exprimées par un groupe de 4 chiffres (heures et minutes).

La partie ombrée précédant le champ 3 est réservée aux organismes COM et ATS.

**1.10222 General**

The flight plan format is in accordance with the ICAO flight plan described in the Procedures for Air Navigation Services – "Air Traffic Management" (PANS-ATM, ICAO doc 4444).

Some additional restrictions or requirements are nevertheless applicable, on the one hand, by virtue of the specificities of the EUR region of ICAO described in doc 7030 (preceded by the mention "[EUR]" in the following text) and, on the other hand, by virtue of specificities of the French ATM system (preceded by the mention "[FR]" in the following text).

All times are coordinated universal time (UTC) and are reported by a group of 4 digits.

All estimated durations are expressed by a group of 4 digits (hours and minutes).

The shaded part preceding field 3 is reserved for COM and ATS units.

**1.10223 Adressage et insertion des données dans les champs**

Les adresses à indiquer dans le champ « destinataires » du formulaire du § 1.10.2.2.1 ci-dessus sont disponibles dans la partie ENR 1.11.

Les données du plan de vol sont insérées dans les champs 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 et 19 du formulaire du § 1.10.2.2.1 ci-dessus selon les procédures qui suivent.

**1.10223 Addressing and inserting data into fields**

The addresses to be indicated in the "addressee" field of the form in § 1.10.2.2.1 above are available in part ENR 1.11.

The flight plan data is inserted in fields 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 and 19 of the form in § 1.10.2.2.1 above according to the following procedures.

**CHAMP 7 :  
Identification de l'aéronef  
(7 caractères maximum)**

L'identification de l'aéronef est indiquée en insérant l'une des données suivantes, en utilisant 7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe :

1. L'indicatif OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM511, NGA213, JTR25) lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; ou

2. La marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef (exemples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) dans les cas listés ci-dessous :

a) Lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de cette seule identification (exemple : CGAJS), ou est précédé de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef (exemple : BLIZZARD CGAJS) ; ou

b) Lorsque l'aéronef n'est pas doté de radio ; ou

3. Pour les compagnies autorisées, l'indicatif à deux lettres de l'exploitant d'aéronef suivi du numéro de vol et d'un digramme de deux lettres (exemple : IT354AB).

Note 2.2.3.1 - Les indicatifs OACI et les indicatifs téléphoniques des exploitants d'aéronefs sont donnés dans le document 8585 de l'OACI - «Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques».

Note 2.2.3.2 - Pour les vols d'entraînement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch & go") faisant l'objet de plans de vols différents, les indicatifs mentionnés, en case 7 de deux plans de vols successifs doivent être différents (cette contrainte est liée à l'usage du mode S).

**CHAMP 8 :  
Règles de vol et type de vol  
(1 ou 2 caractères)**

**1. Règles de vol**

Les règles de vol sont indiquées en appliquant la procédure suivante :

a) Indiquer au moyen de l'une des lettres ci-après la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer :

- I : pour un vol entièrement en régime IFR ;

- V : pour un vol entièrement en régime VFR ;

- Y : pour un vol débutant en régime IFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ;

- Z : pour un vol débutant en régime VFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ; et

**RANGE 7 :  
Aircraft Identification  
(maximum 7 characters)**

Aircraft identification is indicated by inserting one of the following data, using a maximum of 7 alphanumeric characters, without a hyphen or sign :

1. The ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (examples : KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft consists of the ICAO telephony designator of the aircraft operator followed by the flight identification (examples : KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; or

2. The nationality or common mark and registration mark of the aircraft (examples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) in the cases listed below :

a) When in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft consists of this identification alone (example : CGAJS), or is preceded by the ICAO telephony designator of the aircraft operator (example : BLIZZARD CGAJS) ; or

b) When the aircraft is not equipped with a radio ; or

3. For authorized companies, the aircraft operator's two-letter code followed by the flight number and a two-letter digram (example : IT354AB).

Note 2.2.3.1 - ICAO designators and telephony designators of aircraft operators are given in ICAO document 8585 - "Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services".

Note 2.2.3.2 - For IFR training flights that have several consecutive segments ("touch & go") subject to different flight plans, the call signs mentioned, in box 7 of two successive flight plans must be different (this constraint is related to the use of mode S).

**RANGE 8 :  
Flight rules and flight type  
(1 or 2 characters)**

**1. Flight rules**

Flight rules are indicated by applying the following procedure :

a) Indicate by one of the following letters the category of flight rules that the pilot intends to apply :

- I : for a flight entirely in IFR regime ;

- V : for a flight entirely in VFR regime ;

- Y : for a flight starting in IFR regime and for which the flight rules then change one or more times ;

- Z : for a flight starting in VFR regime and for which the flight rules then change one or more times ; and

b) Préciser dans le champ 15 les points où un changement de règles de vol est prévu.

## 2. Type de vol

Le type de vol est indiqué au moyen de l'une des lettres suivantes, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige :

- S : pour transport aérien régulier ;
- N : pour transport aérien non régulier ;
- G : pour aviation générale ;
- M : pour aviation militaire (voir également la note ci-après) ;
- X : pour autres types de vol.

Pour la lettre X, préciser le type de vol après STS dans le champ 18, ou lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des organismes ATS, indiquer la raison après l'indicateur RMK dans le champ 18.

Note 2.2.3.3 - Les exploitants des aéronefs d'Etat, y compris les aéronefs des services de douane, de sécurité publique et de sécurité civile, indiquent le type de vol au moyen de la lettre M.

### CHAMP 9 : Nombre d'aéronefs, type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage

1. Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères) : Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

2. Type d'aéronef (de 2 à 4 caractères) : Le type d'aéronef est indiqué de la manière suivante :

- a) Insérer l'indicatif approprié tel qu'il est spécifié dans le document 8643 de l'OACI « Indicateurs de type d'aéronef » ; ou
- b) Si tel indicatif n'a pas été attribué ou en cas de vol en formation groupant des aéronefs de plusieurs types, insérer ZZZZ et spécifier, à la suite de l'indicateur TYP/ du champ 18, chaque type d'aéronefs précédé du nombre d'aéronefs correspondants.

3. Catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef (1 caractère) : est mentionnée à l'aide de l'une des lettres suivantes après la barre oblique (/):

J — SUPER, pour indiquer un type d'aéronef désigné en tant que tel dans le Doc 8643, Indicateurs de types d'aéronef ;

H — GROS PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136000 kg, sauf dans le cas des aéronefs appartenant à la catégorie SUPER ;

M — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136000 kg, mais supérieure à 7000 kg ;

L — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7000 kg.

### CHAMP 10 : Équipement et possibilités

Les possibilités relatives à un équipement sont effectives lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

1. L'équipement nécessaire est présent à bord et est en état de fonctionner ; et
2. L'équipage de conduite possède les qualifications correspondant à cet équipement ; et
3. Le cas échéant, l'équipage possède une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

### CHAMP 10-a : Équipements de radiocommunication, de navigation et d'approche (COM / NAV / APP), et possibilités connexes

L'équipement de radiocommunication, de navigation et d'approche, et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

1. N : si aucun équipement COM / NAV / APP correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors de fonctionnement ; ou
2. S : si l'équipement type COM / NAV / APP correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (voir Note 2.2.3.4) ; puis

b) Specify in field 15 the points where a change in flight rules is planned.

## 2. Flight type

The type of flight shall be indicated by one of the following letters, where required by the competent ATS authority :

- S : for scheduled air service ;
- N : for non-scheduled air service ;
- G : for general aviation ;
- M : for military aviation (see also note below) ;
- X : for other types of flight.

For the letter X, specify the type of flight after STS in field 18, or where it is necessary to indicate another reason for special treatment by the ATS units, indicate the reason after the RMK indicator in field 18.

Note 2.2.3.3 - Operators of State aircraft, including customs, public security and civil security aircraft, shall indicate the type of flight by means of the letter M.

### RANGE 9 : Number of aircraft, aircraft type and wake turbulence category

1. Number of aircraft (1 or 2 characters) : Insert the number of aircraft if there is more than one.

2. Aircraft type (2 to 4 characters) : The aircraft type is indicated as follows :

- a) Insert the appropriate designator as specified in ICAO document 8643 "Aircraft type designators" ; or
- b) If no such designator has been assigned or in the case of a formation flight grouping aircraft of several types, insert ZZZZ and specify, following indicator TYP/ in field 18, each aircraft type preceded by the corresponding number of aircraft.

3. Aircraft wake turbulence category (1 character) : is indicated using one of the following letters after the slash (/):

J — SUPER, to indicate an aircraft type designated as such in Doc 8643, Aircraft Type designators ;

H — HEAVY, for aircraft with a maximum certified take-off weight of 136000 kg or more, except in the case of aircraft belonging to the SUPER category ;

M — MEDIUM, for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than 136000 kg but more than 7000 kg ;

L — LIGHT, for aircraft with a maximum certified take-off weight of 7000 kg or less.

### RANGE 10 : Equipment and capabilities

The capabilities relating to equipment are effective when the following conditions are met :

1. The necessary equipment is present on board and is serviceable ; and
2. The flight crew shall have the qualifications corresponding to this equipment ; and
3. Where applicable, the crew shall have an authorisation issued by the competent authority.

### RANGE 10-a : Radiocommunication, Navigation and Approach Equipment (COM / NAV / APP), and Related capabilities

Radiocommunication, navigation and approach equipment and associated capabilities are identified as follows :

1. N : if no COM / NAV / APP equipment corresponding to the route to be flown is on board or if the equipment is unserviceable ; or
2. S : if the COM / NAV / APP type equipment corresponding to the route to be flown is on board and serviceable (see Note 2.2.3.4) ; then

3. Insérer un ou plusieurs des caractères alphanumériques figurant dans les points a) à d) ci-dessous pour indiquer l'équipement COM / NAV / APP en état de fonctionner et les possibilités disponibles.

**a) Equipements et possibilités de radiocommunication**

Descripteur	Type d'équipement
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF SATCOM (MTSAT)
M3	ATC RTF SATCOM (Iridium)
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (voir Note 2.2.3.6)
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
H	HF RTF
V	VHF RTF
Y	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 MHz entre les canaux
U	UHF RTF
P1 à P2	Réservés aux RCP (voir Note 2.2.3.10)

**b) Equipements et possibilités de navigation**

Descripteur	Type d'équipement
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS. Si le plan prévoit qu'une partie quelconque du vol se déroulera en IFR, cette mention indique des récepteurs GNSS conformes aux exigences de l'Annexe 10, Volume I (voir Note 2.2.3.5).
I	Navigation par inertie
O	VOR
R	Approuvé PBN (voir note 2.2.3.7)
T	TACAN
W	Approuvé RVSM
X	Approuvé MNPS

**[EUR]** Lorsque le descripteur W est utilisé, l'immatriculation de l'aéronef est indiquée dans le champ 18 du plan de vol.

**[EUR]** Pour un vol en formation d'aéronefs d'Etat, les exploitants n'inscriront pas la lettre « W » dans le champ 10 du plan de vol, quel que soit le statut d'homologation RVSM des aéronefs concernés.

**c) Equipements et possibilités d'aide à l'approche**

Descripteur	Type d'équipement
Has	Système d'atterrissage GBAS
B	LPV (APV avec SBAS)
K	MLS
L	ILS

**d) Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités**

Descripteur	Type d'équipement
Z	Autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités - autres que ceux précisés aux points a) à c) ci-dessus (voir Note 2.2.3.8).

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

3. Insert one or more of the alphanumeric characters in points (a) to (d) below to indicate the COM / NAV / APP serviceable equipment and the available capabilities.

**a) Radiocommunication equipment and capabilities**

Descriptor	Type of equipment
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF SATCOM (MTSAT)
M3	ATC RTF SATCOM (Iridium)
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (see Note 2.2.3.6)
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
H	HF RTF
V	VHF RTF
Y	VHF with 8.33 MHz channel spacing
U	UHF RTF
P1 to P2	RCP only (see Note 2.2.3.10)

**b) Equipment and navigation capabilities**

Descriptor	Type of equipment
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS. If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, this indication refers to GNSS receivers that comply with the requirements of Annex 10, Volume I (see Note 2.2.3.5)
I	Inertial navigation
O	VOR
R	PBN approved (see note 2.2.3.7)
T	TACAN
W	RVSM Approved
X	MNPS Approved

**[EUR]** When the W descriptor is used, the aircraft registration is indicated in field 18 of the flight plan.

**[EUR]** For a formation flight of state aircraft, operators will not enter the letter "W" in field 10 of the flight plan, regardless of the RVSM approval status of the aircraft concerned.

**c) Equipment and capabilities to assist with the approach**

Descriptor	Type of equipment
Has	GBAS Landing System
B	LPV (APV with SBAS)
K	MLS
L	ILS

**d) Other equipment on board or other possibilities**

Descriptor	Type of equipment
Z	Other equipment carried or other capabilities - other than that specified in points (a) to (c) above (see Note 2.2.3.8).

Alphanumeric characters not included in the lists of items (a) to (d) above are reserved.

Note 2.2.3.4 — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS.

Note 2.2.3.4 — If the letter S is used, the standard equipment is considered to consist of VHF RTF, VOR and ILS.

Note 2.2.3.5 — Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans le champ 18 à la suite de NAV/, séparés par des espaces.

Note 2.2.3.5 — If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in field 18 following NAV/, separated by spaces.

Note 2.2.3.6 — Voir la norme RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)» pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.

Note 2.2.3.6 — See RTCA/EUROCAE "Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)" for datalink services ATC clearance and information ATC communications management ATC microphone check.

Note 2.2.3.7 — Si la lettre R est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont précisées dans le champ 18 à la suite de PBN/.

Note 2.2.3.7 — If the letter R is used, the navigation performance that can be achieved is specified in field 18 following PBN/. Guidance material on the application of performance-based navigation to a specific route segment, route or area is available in ICAO Document 9613 — "Performance-Based Navigation Manual (PBN)".

Des éléments indicatifs sur l'application de la navigation fondée sur les performances à un tronçon de route, une route ou une région donnés sont disponibles dans le document 9613 de l'OACI — « Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) ».

Note 2.2.3.8 — If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and / or DAT, as appropriate.

Note 2.2.3.8 — Si la lettre Z est utilisée, préciser dans le champ 18 l'autre équipement transporté, ou les autres possibilités, à la suite de COM/, NAV/ ou DAT/, en fonction de l'équipement.

Les exemptions concernant RNAV, CPDLC et 8.33 kHz sont à préciser en indiquant à la fois la lettre 'Z' en champ 10a et en insérant l'indicateur d'exemption approprié dans le champ 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :

The exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33 kHz are to be specified by indicating both the letter 'Z' in field 10a and by inserting the appropriate exemption indicator in field 18, respectively under NAV/, DAT/ or COM/ as detailed in the IFPS Users Manual and in particular :

- o Insérer EXM833 à la suite de COM/ ;
- o Insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/ ;
- o Insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

- o Insert EXM833 after COM/ ;
- o Insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate, following NAV/ ;
- o Insert CPDLCX after DAT/.

Note 2.2.3.9 — Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement.

Note 2.2.3.9 — Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.

Note 2.2.3.10 — Des éléments indicatifs sur l'application de la communication basée sur la performance, qui prescrit la RCP d'un service de la circulation aérienne fourni dans une zone donnée, figurent dans le Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).

Note 2.2.3.10 — Guidance material on the application of performance-based communication, which prescribes RCP to an air traffic service in a specific area, is contained in the Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).

**CHAMP 10-b :**  
**Équipement de surveillance et possibilités connexes**

**RANGE 10 b :**  
**surveillance Equipment and capabilities**

L'équipement de surveillance et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

Monitoring equipment and associated opportunities are identified as follows :

Après le dernier caractère inséré en champ 10-a, insérer une barre oblique (/) puis, insérer :

After the last character inserted in field 10-a, insert a forward slash (/) and then insert :

- 1) N : s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner ; ou
- 2) un ou plusieurs des caractères alphanumériques des points a) à d) ci-dessous, jusqu'à un maximum de 20 caractères (incluant lettres et chiffres), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

- 1) N : if there is no surveillance equipment on board corresponding to the route to be flown, or if the equipment is unserviceable ; or
- 2) one or more of the alphanumeric characters in points (a) to (d) below, up to a maximum of 20 characters (including letters and figures), to describe the equipment and surveillance capabilities on board that are serviceable :

**a) Équipement SSR modes A et C**

**a) SSR equipment modes A and C**

Descripteur	Type d'équipement
A	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4096 codes)
C	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4096 codes) et mode C

Descriptor	Type of equipment
A	Transponder — mode A (4 digits — 4096 codes)
C	Transponder — mode A (4 digits — 4096 codes) and mode C

**b) Équipement et possibilités SSR mode S**

**b) Equipment and possibilities SSR mode S**

Descripteur	Type d'équipement
E	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B)
H	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie

Descriptor	Type of equipment
E	Transponder — mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability
H	Transponder — S mode, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability

I	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression
L	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie
P	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef
S	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression
X	Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression

Note 2.2.3.11 — La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.

**c) Equipement et possibilités ADS-B**

Descripteur	Type d'équipement
B1	ADS-B avec possibilité ADS-B "out" sur fréquence spécialisée 1090 MHz
B2	ADS-B avec possibilité ADS-B "out" et "in" sur fréquence spécialisée 1090 MHz
U1	Possibilité ADS-B "out" utilisant l'UAT
U2	Possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant l'UAT
V1	Possibilité ADS-B "out" utilisant la VDL mode 4
V2	Possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant la VDL mode 4

**d) Equipement et possibilités ADS-C**

Descripteur	Type d'équipement
D1	ADS-C avec possibilités FANS 1/A
G1	ADS-C avec possibilités ATN

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

Note 2.2.3.12 — L'équipement ou les possibilités de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans le champ 18 à la suite de SUR/.

**CHAMP 13 :  
Emplacement et heure de départ (8 caractères)**

L'emplacement et l'heure de départ sont indiqués comme suit :

1. Insérer l'emplacement de départ comme suit :

- a) si le départ est effectué depuis un aéroport auquel un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres a été attribué, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou
- b) si le départ est effectué depuis un aéroport auquel aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, le nom en clair, suivi d'un espace et de l'emplacement géographique de l'aéroport ou ;
- c) si l'aéronef n'a pas décollé d'un aéroport, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champs 18, à la suite de DEP/, l'emplacement du premier point de la route ou la radioborne ;
- d) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer les lettres AFIL et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues.

2. à la suite de l'emplacement de départ indiqué conformément au 1) ci-dessus, insérer sans espace intermédiaire l'heure de départ selon les instructions qui suivent :

- a) si le plan de vol est déposé avant le départ, insérer l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) ; ou
- b) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route auquel s'applique le plan de vol.

I	<i>Transponder — mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability</i>
L	<i>Transponder — mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability</i>
P	<i>Transponder — mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability</i>
S	<i>Transponder — mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability</i>
X	<i>Transponder — mode S, with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability</i>

Note 2.2.3.11 — *Enhanced surveillance capability is the aircraft's ability to transmit downlink data from the aircraft via a mode S transponder.*

**c) ADS-B equipment and capabilities**

Descriptor	Type of equipment
B1	ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capability
B2	ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability
U1	ADS-B "out" capability using UAT
U2	ADS-B "out" and "in" capability using UAT
V1	ADS-B "out" capability using VDL mode 4
V2	ADS-B "out" and "in" capability using VDL mode 4

**d) ADS-C equipment and capabilities**

Descriptor	Type of equipment
D1	ADS-C with FANS 1/A capabilities
G1	ADS-C with ATN capabilities

*Alphanumeric characters not included in the lists of items a) to d) above are reserved.*

Note 2.2.3.12 — *Additional equipment or surveillance capabilities should be indicated in field 18 after SUR/.*

**RANGE 13 :  
Location and time of departure (8 characters)**

*The location and time of departure are indicated as follows :*

*1. Insert the departure location as follows :*

- a) if the departure is from an aerodrome to which a four-letter ICAO location indicator has been assigned, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators") ; or*
- b) if the departure is from an aerodrome to which no ICAO location indicator has been assigned, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, after DEP/, the name in clear, followed by a space and the geographical location of the aerodrome or ;*
- c) if the aircraft has not taken off from an aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, following DEP/, the location of the first point of the route or the marker radio beacon ;*
- d) if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert the letters AFIL and indicate in field 18, following DEP/, the four-letter ICAO location indicator of the ATS unit from which additional flight plan data can be obtained.*

*2. following the departure location indicated in accordance with 1) above, insert the departure time without intermediate space according to the following instructions :*

- a) if the flight plan is submitted before departure, insert the estimated off block time (EOBT) ; or*
- b) if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.*

**CHAMP 15 :  
Route****1. Règles de désignation**

Les données du plan de vol concernant la route sont insérées dans le champ 15, en utilisant uniquement les conventions décrites au paragraphe « conventions d'écriture » ci-après et en séparant toutes les subdivisions dudit champ 15 par un espace.

Il faut indiquer la première vitesse de croisière comme dans 1.1) et le premier niveau de croisière comme dans 1.2), sans espace intermédiaire, puis, à la suite de la flèche, indiquer la description de la route comme en 1.3).

Ces données sont constituées de la séquence d'éléments suivants :

1.1) La vitesse vraie (5 caractères maximum), pour la première partie ou la totalité de la « croisière » sous l'une des formes suivantes :

- en nœuds au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (N0485 pour 485 kts), ou
- en kilomètres par heure au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (K0830 pour 830 km/h), ou
- en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres représentant le produit par 100 du nombre de Mach arrondi au centième (exemple : M082 pour Mach 0,82) ; puis, sans espace intermédiaire.

1.2) Le niveau de croisière (5 caractères maximum) prévu pour la première partie ou la totalité de la route à parcourir sous l'une des formes suivantes :

- en niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple : F085 et F330 pour FL85 et FL330) ; ou
- en niveau métrique standard en dizaines de mètres, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, exprimé par la lettre S suivie de 4 chiffres (exemple : S0450 et S1130 et pour 4500 mètres et 11300 mètres), ou
- en altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de 3 chiffres (exemples : A045 ; A100 pour 4500 ft et 10000 ft), ou
- en altitude en dizaines de mètres exprimée par la lettre M suivie de 4 chiffres (exemple : M0840 pour 8400 mètres), ou
- dans le cas d'un vol VFR non contrôlé, utiliser la mention VFR.

3) La description de la route, y compris les changements de vitesse, de niveau de croisière et de règles de vol :

- pour les parties du vol effectuées sur des routes ATS désignées, appliquer successivement les points suivants :
  - Aérodrome de départ
    - 1er cas : si l'aérodrome de départ se trouve sur la première route ATS utilisée ou y est relié : Insérer l'indicatif de la route ATS concernée ; puis appliquer le point ii ci-dessous ;
    - 2ème cas : si l'aérodrome de départ n'est ni situé sur la première route ATS utilisée ni relié à celle-ci, les lettres DCT suivies du point où l'aéronef rejoindra la première route ATS, puis l'indicatif de la route ATS, puis appliquer le point ii ci-dessous ;
  - Insérer chaque point où il est prévu qu'un changement de vitesse ou de niveau de croisière commence, ou qu'un changement de route ATS ou de règles de vol est effectué, suivi dans chacun des cas ;
    - De l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même si cet indicatif n'est pas différent du précédent, ou
    - De DCT si le vol jusqu'au point suivant aura lieu en dehors d'une route désignée, à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.

Note 2.2.3.13 — Lorsqu'une transition est prévue entre une route ATS inférieure et une route ATS supérieure, et que l'orientation de ces routes est la même, il n'est pas nécessaire d'insérer le point de transition s'il n'est pas prévu en ce point d'autre changement qu'un changement de route.

b) pour les parties du vol effectuées en dehors des routes ATS désignées, appliquer les points suivants :

- indiquer des points normalement séparés par des intervalles ne dépassant pas 30 minutes de vol ou 370 km (200 NM), notamment chaque point où il est prévu un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route, ou un changement de règles de vol ; ou
- lorsque l'autorité ATS compétente l'exige, définir la route par des points définis comme suit :

**RANGE 15 :  
Route****1. Designation rules**

The flight plan data for the route shall be inserted in field 15, using only the conventions described in the paragraph "writing conventions" below and separating all subdivisions of said field 15 by a space.

The first cruising speed as in 1.1) and the first cruising level as in 1.2) must be indicated, without intermediate space, and then, after the arrow, indicate the description of the route as in 1.3).

This data consists of the following sequence of elements :

1.1) The true airspeed (maximum 5 characters), for the first part or the whole of the "cruise" in one of the following forms :

- in knots by means of the letter N followed by 4 digits (N0485 for 485 kts), or
- in kilometres per hour by means of the letter K followed by 4 digits (K0830 for 830km/h), or
- in true Mach number, where so required by the competent ATS authority, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 digits (example : M082 for Mach 0,82) ; then, without intermediate space.

1.2) The cruising level (maximum 5 characters) provided for the first part or all of the route to be flown in one of the following forms :

- in flight level expressed by the letter F followed by 3 digits (example : F085 and F330 for FL85 and FL330) ; or
- in standard metric level in tens of metres, where so required by the competent ATS authority, expressed by the letter S followed by 4 digits (e.g. S0450 and S1130 and for 4500 m and 11300 m), or
- in altitude in hundreds of feet expressed by the letter A followed by 3 digits (examples : A045 ; A100 for 4500 ft and 10000 ft), or
- in altitude in tens of metres expressed by the letter M followed by 4 digits (example : M0840 for 8400 metres), or
- in the case of an uncontrolled VFR flight, use the letters VFR.

3) A description of the route, including changes in speed, cruising level and flight rules :

- for those parts of the flight operated on designated ATS routes, apply successively the following points :
  - Departure aerodrome
    - 1st case : if the aerodrome of departure is on the first ATS route used or is connected to it : Insert the designator of the ATS route concerned ; then apply point ii below ;
    - 2nd case : if the aerodrome of departure is neither located on nor connected to the first ATS route used, the letters DCT followed by the point where the aircraft will join the first ATS route, then the ATS route designator, then apply point ii below ;
  - Insert each point where a change of speed or cruising level is expected to begin, or a change of ATS route or flight rules is to be made, followed in each case ;
    - the designator of the next ATS route segment, even if that designator is not different from the previous one, or
    - DCT if the flight to the next point will take place outside a designated route, unless both points are defined by geographical coordinates.

Note 2.2.3.13 — Where a transition is planned between a lower ATS route and an upper ATS route, and the routes are oriented in the same direction, it is not necessary to insert the transition point if no change of route is foreseen at that point other than a change of route.

b) for those parts of the flight that are conducted outside designated ATS routes, apply the following :

- indicate points normally not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM) apart, including each point where a change of speed or level, a change of track, or a change of flight rules is planned ; or
- where required by the competent ATS authority, define the route by points defined as follows :

o La route, pour les vols en majeure partie orientés Est-Ouest entre 70°N et 70°S, par des points significatifs choisis à intervalles d'un demi-degré ou d'un degré de latitude sur des méridiens espacés de 10 degrés. Pour les vols hors de ces latitudes, les routes seront définies par des points significatifs sur des parallèles, normalement à intervalles de 20 degrés de longitude. Dans la mesure du possible, la distance entre deux points consécutifs de la route correspond au maximum à une heure de vol. Des points significatifs supplémentaires peuvent être choisis selon les besoins ;

o Pour les vols en majeure partie orientés Nord-Sud, définir les routes par des points significatifs choisis à intervalles d'un degré de longitude sur des parallèles spécifiés espacés de 5 degrés.

iii. insérer DCT entre les points successifs à moins que ces deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques ou par un relèvement et une distance.

## 2. Conventions d'écriture pour les routes et points

### 2.1) Routes ATS (2 à 7 caractères).

Indicatif codé attribué à la route ou au tronçon de route, y compris, s'il y a lieu, l'indicatif codé attribué à l'itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée (exemples : BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Note 2.2.3.14 - Les routes ATS comprennent les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée qui sont alors indiqués par leur indicatif codé, le cas échéant.

Note 2.2.3.15 - Les dispositions relatives à l'application des indicatifs de route se trouvent dans le règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié, établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne/Annexe 11 Partie FPD/appendice 1/sections II et III.

### 2.2) Points définissant la route (maximum 2 à 11 caractères) :

Un point de la route est défini :

a) par un indicatif codé de 2 à 5 caractères, s'il s'agit d'un point significatif (exemple : LN, MAY, HADDY) ; ou, dans les autres cas

b) par son emplacement géographique exprimé :

i. en degrés seulement (7 caractères) : 2 chiffres indiquant la latitude en degrés, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 3 chiffres indiquant la longitude, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 6° Nord et de longitude 78° Ouest s'écrit 06N078W) ; ou

ii. en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 46°2' Nord et de longitude 78°5' Ouest s'écrit 4602N07805W) ; ou

iii. par la combinaison d'un relèvement à partir d'un point significatif et d'une distance par rapport à ce point et désigné par l'indicatif codé du point significatif, suivi de 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point ; suivis de 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros.

Par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué par DUB180040.

### 2.3) Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères).

Un changement de vitesse a lieu lorsque la vitesse vraie de l'aéronef varie d'au moins 5 % ou lorsque son Mach varie de 0,01 ou plus.

Un changement de vitesse ou de niveau s'écrit en insérant :

a) le point où le changement de vitesse ou de niveau doit commencer, écrit comme indiqué au 2.2) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

b) la vitesse de croisière et le niveau de croisière écrits dans cet ordre, sans espace intermédiaire et en respect des conventions respectivement des paragraphes 1.1) et 1.2) ci-dessus, même lorsqu'une seule de ces quantités est concernée par un changement.

o The track, for flights predominantly operating in an East-West direction between 70°N and 70°S, by reference to significant points formed by the intersections of half or whole degrees of latitude with meridians spaced at intervals of 10 degrees of longitude. For flights operating in areas outside those latitudes the tracks shall be defined by significant points formed by the intersection of parallels of latitude with meridians normally spaced at 20 degrees of longitude. The distance between significant points shall, as far as possible, not exceed one hour's flight time. Additional significant points shall be established as deemed necessary ;

o For flights operating predominantly in a North-South direction, define tracks by reference to significant points formed by the intersection of whole degrees of longitude with specified parallels of latitude which are spaced at 5 degrees.

iii. insert DCT between successive points unless these two points are defined by geographical coordinates or by a bearing and distance.

## 2. Writing conventions for routes and points

### 2.1) ATS routes (2 to 7 characters).

Coded designator assigned to the route or route segment, including, where applicable, the coded designators assigned to the standard route of departure or arrival (examples : BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Note 2.2.3.14 - ATS routes include standard departure and arrival routes which are then indicated by their coded designators, if applicable.

Note 2.2.3.15 - Provisions on the application of route designators can be found in Implementing Regulation (EU) 2017/373 as amended, laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services/Annex 11 Part FPD/Appendix 1/Sections II and III.

### 2.2) Points defining the route (maximum 2 to 11 characters) :

A point on the route is defined :

a) by a coded indicator of 2 to 5 characters, if it is a significant point (example : LN, MAY, HADDY) ; or, in other cases

b) by its expressed geographical location :

i. in degrees only (7 characters): 2 digits indicating latitude in degrees, followed by the letter "N" for a North latitude or the letter "S" for a South latitude, then 3 digits indicating longitude, followed by the letter "E" for an East longitude or the letter "W" a West longitude. The numbers are to be completed if necessary by zeros (example : a point of latitude 6° North and longitude 78° West is written 06N078W) ; or

ii. in degrees and minutes (11 characters) : 4 digits indicating the latitude in degrees and in tens of minutes and minutes, followed by the letter "N" for a North latitude or the letter "S" for a South latitude, then 5 digits indicating the longitude in degrees and in tens of minutes and minutes, followed by the letter "E" for an East longitude or the letter "W" a West longitude. The numbers are to be completed if necessary by zeros (example : a point of latitude 46°2' North and longitude 78°5' West is written 4602N07805W) ; or

iii. by the combination of an increase from a significant point and a distance from that point and designated by the coded indicative of the significant point, followed by 3 digits giving in magnetic degrees the rise from that point ; followed by 3 digits giving in nautical miles the distance from that point. The numbers are to be completed if necessary by zeros. For example, a point located in the 180° magnetic bearing and 40 nautical miles from the VOR "DUB" should be indicated by DUB180040.

### 2.3) Change of speed or level (maximum 21 characters).

A speed change occurs when the true airspeed of the aircraft varies by at least 5 % or when its Mach varies by 0.01 or more.

A change of speed or level is written by inserting :

a) the point at which the speed or level change is to begin, written as indicated in 2.2) above ; followed by a forward slash (/), then

b) the cruising speed and cruising level written in that order, without intermediate space and in accordance with the conventions of paragraphs 1.1) and 1.2) respectively above, even where only one of those quantities is affected by a change.

Exemples : LN/N0284A045  
MAY/N0305F180  
HADDY/N0420F330  
4602N07805W/N0500F350  
46N078W/M082F330  
DUB180040/N0350M0840

2.4) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères).

Un changement de règles de vol s'écrit en insérant le point où est prévu le changement de règles de vol, écrit exactement comme aux 2.2) ou 2.3) ci-dessus ; suivi d'un espace, puis les lettres :

- i. VFR pour le passage du vol IFR au vol VFR ; ou
- ii. IFR pour le passage du vol VFR au vol IFR.

Exemples : LN VFR LN/N0284A050 IFR

2.5) Croisière ascendante (maximum 28 caractères).

Une croisière ascendante est indiquée en insérant :

- a) la lettre C ; suivie d'une barre oblique (/), puis
- b) le point où il est prévu d'amorcer une croisière ascendante, exprimé exactement comme au 2.2) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis
- c) la vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante, exprimée exactement comme au 1.1) ci-dessus ; suivie d'une barre oblique (/), puis
- d) les deux niveaux qui définissent la tranche d'espace à occuper au cours de la croisière ascendante, ou le niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue suivi des lettres PLUS, sans espace intermédiaire, chaque niveau étant exprimé exactement comme au 1.2) ci-dessus.

Exemples :

C/48N050W/M082F290F350  
C/48N050W/M082F290PLUS  
C/52N050W/M220F580F620

**CHAMP 16 :**  
**Aérodrome de destination et durée totale estimée — Aérodromes de décollage à destination**

Le champ 16 est rempli comme suit :

- 1) Aérodrome de destination et durée totale estimée :

a) indiquer l'aérodrome de destination selon les instructions qui suivent :

i. si l'aérodrome de destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

ii. si aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEST/, le nom en clair de l'aérodrome, suivi d'un espace et l'emplacement de l'aérodrome sous forme de coordonnées géographiques ; puis

b) insérer, sans espace intermédiaire, la durée totale estimée du vol.

Note 2.2.3.16 — Dans le cas d'un plan de vol communiqué par un aéronef en vol, la durée totale estimée est la durée estimée à partir du premier point de la route auquel s'applique le plan de vol jusqu'au point où le plan de vol prend fin.

2) Les aérodromes de décollage à destination (2 au maximum) sont indiqués de la façon suivante, pour chacun des aérodromes concernés.

a) si l'aérodrome de décollage à destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

b) si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer au champ 18, à la suite de ALTN/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome.

**CHAMP 18 :**  
**Renseignements divers**

Note 2.2.3.17 — L'emploi d'indicateurs ne figurant pas dans la liste ci-après peut se traduire par le rejet, le traitement incorrect ou la perte de données.

Le trait d'union et la barre oblique ne sont utilisés que comme il est prescrit ci-dessous.

Les renseignements divers sont indiqués en insérant :

Exemples : LN/N0284A045  
MAY/N0305F180  
HADDY/N0420F330  
4602N07805W/N0500F350  
46N078W/M082F330  
DUB180040/N0350M0840

2.4) Change of flight rules (maximum 3 characters).

A flight rules change is written by inserting the point where the flight rules change is provided, written exactly as in 2.2) or 2.3) above; followed by a space, then the letters :

- i. VFR for the transition from IFR flight to VFR flight ; or
- ii. IFR for the transition from VFR to IFR flight.

Examples : LN VFR LN/N0284A050 IFR

2.5) Cruise climb (maximum 28 characters).

A cruise climb is indicated by inserting :

- a) the letter C ; followed by a slash (/), then
- b) the point at which it is planned to initiate a cruise climb, expressed exactly as in 2.2) above ; followed by a slash (/), then
- c) the speed to be maintained during the cruise climb, expressed exactly as in 1.1) above ; followed by a slash (/), then
- d) the two levels that define the layer to be occupied during the cruise climb, or the level above which the cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without intermediate space, each level being expressed exactly as in 1.2) above.

Examples :

C/48N050W/M082F290F350  
C/48N050W/M082F290PLUS  
C/52N050W/M220F580F620

**RANGE 16 :**  
**Destination aerodrome and total estimated elapsed time — Destination alternate aerodromes**

The range 16 is completed as follows :

- 1) Destination aerodrome and total estimated elapsed time :

a) indicate the aerodrome of destination in accordance with the following instructions :

i. if the destination aerodrome has a four-letter ICAO location indicator, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators") ; or

ii. if no ICAO location indicator has been assigned to that aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in range 18, following DEST/, the plaintext name of the aerodrome, followed by a space and the location of the aerodrome in the form of geographical coordinates ; then

b) insert, without intermediate space, the total estimated elapsed time of the flight.

Note 2.2.3.16 — For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.

2) The destination alternate aerodrome(s) (maximum 2) shall be indicated as follows, for each of the aerodromes concerned.

a) if the aerodrome at destination has a four-letter ICAO location indicator, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators") ; or

b) if no location indicator has been assigned to that aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in range 18, after ALTN/, the name and location of the aerodrome.

**RANGE 18 :**  
**Other Information**

Note 2.2.3.17 — The use of indicators not listed below may result in the rejection, incorrect processing or loss of data.

The hyphen and slash are only used as prescribed below.

Miscellaneous information is indicated by inserting :

- 1) 0 si aucun renseignement n'est donné dans ce champ ; ou  
 2) tous autres renseignements nécessaires, dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner :  
 a) STS/ puis, sans espace intermédiaire, l'un des descripteurs suivants pour indiquer le motif du traitement spécial de la part des services ATS (exemple : mission de recherche et sauvetage) :

Descripteur	Motif de traitement spécial par les services ATS
ALTRV	Vol effectué conformément à une réservation d'altitude
ATFMX	Vol exempté des mesures ATFM par l'autorité ATS compétente
FFR	Lutte incendie
FLTCK	Vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation
HAZMAT	Vol transportant des marchandises dangereuses
HEAD	Vol avec statut « Chef d'Etat »
HOSP	Vol sanitaire déclaré par les autorités médicales
HUM	Vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire
MARSA	Vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire
MEDEVAC	Vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale)
NONRVSM	Vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM
SAR	Vol participant à une mission de recherche et sauvetage
STATE	Vol participant à une opération des services militaires, de douane, de sécurité publique et de sécurité civile

Les autres motifs de traitement spécial de la part des services ATS sont indiqués à la rubrique RMK/.

**[EUR]** Les descripteurs HEAD, SAR, MEDEVAC et FFR donnent lieu à une exemption de créneau de régulation de trafic (ATFCM) pour le vol concerné.

**[EUR]** vol sans possibilité RVSM : Sauf pour le vol à l'intérieur de l'espace aérien « UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT » défini dans la partie ENR 2.1, les exploitants d'aéronefs sans possibilité RVSM établiront leurs plans de vol de façon à utiliser un autre espace aérien que l'espace aérien RVSM.

- Les exploitants d'aéronefs d'Etat sans possibilité RVSM qui prévoient d'utiliser l'espace aérien RVSM utilisent le descripteur NONRVSM.

- Les exploitants d'aéronefs civils sans possibilité RVSM n'utilisent pas le descripteur NONRVSM (voir également l'IFPS USERS MANUAL au (5) de sa section 47 – « Error Messages »).

En cas de pénétration en FIR CAYENNE, les séparations seront majorées.

**[FR]** Lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des services ATS sont requis par l'exploitant d'aéronef, et lorsque parmi ceux-ci figurent « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD », l'un de ces motifs figure en première position.

b) PBN/ : indication des possibilités RNAV et RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c.-à-d. maximum de 16 caractères.

i. Spécifications de navigation RNAV (navigation de surface).

Descripteur	Spécification de navigation
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou IRS
B6	RNAV 5 LORAN C
C1	RNAV 2 tous capteurs permis
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

**[EUR]** Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5.

- 1) 0 if no other information is given in this range ; or  
 2) any other necessary information, in the sequence shown here under, in the form of the appropriate indicator selected from those defined here under followed by an oblique stroke and the information to be recorded :  
 a) STS/ then, without intermediate space, one of the following descriptors to indicate the reason for special treatment by ATS (example : search and rescue mission) :

Descriptor	Reason for special treatment by TTY services
ALTRV	Flight operated in accordance with an altitude reservation
ATFMX	Flight exempted from ATFM measures by the competent ATS authority
FFR	Firefighting
FLTCK	Flight check for calibration of navaids
HAZMAT	Flight carrying hazardous material
HEAD	Flight with "Head of State" status
HOSP	Medical flight declared by medical authorities
HUM	Flight operating on a humanitarian mission
MARSA	Flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft
MEDEVAC	Life critical medical emergency evacuation
NONRVSM	Non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace
SAR	Flight engaged in a search and rescue mission
STATE	Flight engaged in an operation of the military, customs, public security and civil security services

Other reasons for special treatment by ATS are listed under RMK/.

**[EUR]** The descriptors HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR give rise to an exemption to air traffic regulation slot (ATFCM) for the flight concerned.

**[EUR]** flight without RVSM possibility : Except for flight within the airspace "UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT" defined in part ENR 2.1, aircraft operators without RVSM possibility will establish their flight plans in order to use an airspace other than RVSM airspace.

- Operators of state aircraft without RVSM capability who plan to use RVSM airspace use the NONRVSM descriptor.

- Civil aircraft operators without RVSM capability do not use the NONRVSM descriptor (see also the IFPS USERS MANUAL in (5) section 47 – "Error Messages").

In case of penetration in FIR CAYENNE, the separations will be increased.

**[FR]** When several reasons for specific processing by the ATS services are required by the aircraft operator, and where these include "MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD", one of those reasons is in first place.

b) PBN/ : indication of the RNAV and RNP capabilities. Enter as many of the descriptors below, as apply to the flight, up to a maximum of 8, i.e., maximum of 16 characters.

i. RNAV Specifications (area Navigation).

Descriptor	Navigation Specification
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 all sensors allowed
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS or IRS
B6	RNAV 5 LORAN C
C1	RNAV 2 all sensors allowed
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 all sensors allowed
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

**[EUR]** B-RNAV approved aircraft operators shall indicate the equipment and capabilities corresponding to RNAV5.

**[EUR]** Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

Note 2.2.3.18 — Pour indiquer un équipement P-RNAV reposant uniquement sur des moyens VOR/DME pour la détermination de la position, les opérateurs insèrent la lettre 'Z' dans le champ 10 du plan de vol et le descripteur « EURPRNAV » après l'indicateur NAV/ dans le champ 18.

ii. Spécifications de navigation RNP (qualité de navigation requise).

Descripteur	Spécifications de navigation
L1	RNP 4
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis
O2	RNP 1 de base GNSS
O3	RNP 1 de base DME/DME
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH avec BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas dans les tableaux des points i et ii ci-dessus sont réservées.

c) NAV/ : renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation, autre que ce qui est précisé à la rubrique PBN/. Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement (exemple : NAV/GBAS SBAS).

**[EUR]** Insérer RNAVX (aéronef non équipé RNAV) ou RNAVINOP (plus de capacité B-RNAV à la suite de panne ou dégradation) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

**[EUR]** Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

d) COM/ : équipements ou possibilités de communications non spécifiées dans le champ 10-a.

**[EUR]** Insérer EXM833 (exemption d'emport d'équipement 8.33) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

e) DAT/ : équipements ou possibilités de données non spécifiées dans le champ 10-a.

**[EUR]** Insérer CPDLCX lorsque l'aéronef est non équipé CPDLC et a reçu une exemption, en insérant au préalable la lettre 'Z' dans le champ 10-a (voir IFPS Users Manual pour plus de détails).

f) SUR/ : équipements ou possibilités de surveillance non spécifiées dans le champ 10-b.

g) DEP/ : renseignements sur l'emplacement de départ, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 13, ou de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si AFIL figure dans le champ 13.

1. si le départ est effectué depuis un aéroport figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente, inscrire le nom et l'emplacement de cet aéroport ; sinon,

2. si l'aéroport de départ ne figure pas dans la publication d'information aéronautique, inscrire l'emplacement de départ par :

- Les coordonnées géographiques de cet aéroport, exprimées en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre « N » (Nord) ou de la lettre « S » (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » (Est) ou de la lettre « W » (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; exemple : 4620N07805W (11 caractères).

- Combinaison du relèvement et distance par rapport au point significatif le plus proche, comme suit : identification du point significatif, puis 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement par rapport à ce point, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué sous la forme DUB180040.

- Premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radioborne, si l'aéronef n'a pas décollé d'un aéroport.

**[EUR]** Operators of P-RNAV approved aircraft not relying solely on VOR/DME means for the determination of position shall indicate the equipment and capabilities corresponding to RNAV1.

Note 2.2.3.18 — To indicate P-RNAV equipment based solely on VOR/DME means for position determination, operators insert the letter 'Z' in range 10 of the flight plan and the descriptor "EURPRNAV" after the NAV/ indicator in range 18.

ii. RNP specifications (Required Navigation Performance).

Descriptor	Navigation Specifications
L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 all sensors allowed
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH with RF (special authorization required)
T2	RNP AR APCH without RF (special authorization required)

Alphanumeric combinations not listed in the tables in points i and ii above are reserved.

c) NAV/ : Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. (example : NAV/GBAS SBAS).

**[EUR]** Insert RNAVX (aircraft not equipped with RNAV) or RNAVINOP (no more B-RNAV capacity as a result of failure or degradation) as detailed in the IFPS Users Manual by specifying in advance in range 10a the letter 'Z'.

**[EUR]** Insert EURPRNAV to indicate that the aircraft is P-RNAV approved when the determination of position is based solely on VOR/DME means.

d) COM/ : communication equipment and capacities not specified in range 10-a.

**[EUR]** Insert EXM833 (exemption for 8.33 equipment carrying) as detailed in the IFPS Users Manual by specifying in advance in range 10a the letter 'Z'.

e) DAT/ : data communication equipment and capabilities not specified in range 10-a.

**[EUR]** Insert CPDLCX when the aircraft is not equipped with CPDLC and has received an exemption, by inserting the letter 'Z' in range 10-a beforehand (see IFPS Users Manual for details).

f) SUR/ : surveillance equipment and capabilities not specified in range 10-b.

g) DEP/ : information on the departure location, if the ZZZZ group is listed in range 13, or the ATS unit from which additional flight plan data can be obtained, if AFIL is listed in range 13.

1. if the departure is from an aerodrome listed in the relevant aeronautical information publication, enter the name and location of that aerodrome ; otherwise

2. if the aerodrome of departure is not included in the aeronautical information publication, enter the place of departure by :

- The geographical coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters) : 4 digits indicating the latitude in degrees and tens and unit of minutes followed by the letter "N" (North) or the letter "S" (South), then 5 digits indicating the longitude in degrees and tens and unit of minutes, followed by the letter "E" (East) or the letter "W" (West). The numbers are to be completed if necessary by zeros ; example : 4620N07805W (11 characters).

- Combination of the bearing and distance from the nearest significant point, as follows : identification of the significant point, then 3 digits giving in degrees magnetic the bearing from this point, then 3 digits giving in nautical miles the distance from this point. The numbers should be supplemented if necessary by zeros ; for example, a point located in the 180° magnetic and 40 nautical miles of the VOR "DUB" should be indicated in the form DUB180040.

- First point of the route (name or LAT/LONG) or marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome.

h) DEST/ : nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

i. DOF/ : 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour).

j) REG/ : marque de nationalité ou commune, suivie de la marque d'immatriculation de l'aéronef, si l'identification de l'aéronef ainsi définie diffère de celle indiquée dans le champ 7.

**[FR]** A la suite de l'indicateur REG/, il n'est possible de préciser qu'une seule identification d'aéronef telle que définie ci-dessus. Dans le cas d'un plan de vol relatif à des aéronefs évoluant en formation, seule l'identification du leader est précisée.

k) EET/ : points significatifs ou limites de FIR et durées estimées cumulatives de vol jusqu'à ces points ou limites de FIR lorsque ces indications sont exigées en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne ou spécifiées par l'autorité ATS compétente.

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204.

l) SEL/ : indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

m) TYP/ : type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin, sans espace, du (des) nombre(s) d'aéronefs et séparé(s) par un espace, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 9.

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2.

n) CODE/ : adresse de l'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux). Exemple : l'adresse d'aéronef «F00001» est l'adresse la plus basse du bloc spécifique géré par l'OACI.

**[EUR]** Ce champ est renseigné lorsqu'il est prévu que le vol utilisera les CPDLC via le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN).

o) **[EUR]** RVR/ : la RVR minimale exigée pour le vol.

Lorsqu'une information est portée dans ce champ, elle peut être utilisée aux fins de la gestion des courants de trafic aérien.

p) DLE / : retard ou attente en route. Indiquer le ou les points significatifs de la route où l'on prévoit qu'il se produira un retard, suivis de 4 chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm).

Exemple : DLE/MDG0030.

**[FR]** L'indicateur DLE/ du champ 18 n'est pas traité dans les systèmes ATM déployés en France. Pour faire mention d'une attente en-route, en zone IFPS exclusivement, il est nécessaire de faire usage de l'indicateur STAY qui demeure en vigueur et dont les modalités d'utilisation sont précisées dans le document IFPS Users Manual (STAY/ en champ 15 associé de STAYINFO/ en champ 18, cf. IFPS Users Manual).

q) OPR/ : indicatif OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans le champ 7.

r) ORGN/ : adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'expéditeur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité ATS compétente l'exige.

Note 2.2.3.19 — Dans certaines régions, les centres de réception des plans de vol peuvent insérer ORGN/ et l'adresse RSFTA de l'expéditeur automatiquement.

s) PER/ : renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique figurant dans le document 8168 de l'OACI — « Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol », si l'autorité ATS compétente le prescrit.

t) ALTN/ : nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente : emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

h) DEST/ : name and location of the destination aerodrome, if the ZZZZ group is listed in range 16. In the case of an aerodrome not listed in the relevant aeronautical information publication, indicate the location of the aerodrome in relation to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

i. DOF/ : 6 digits indicating the date of departure of the flight (in the form YYMMDD, where YY represents the year, MM the month and DD the day).

j) REG/ : nationality or common mark, followed by the registration mark of the aircraft, if the identification of the aircraft defined differs from that indicated in range 7.

**[FR]** Following the REG/ indicator, it is only possible to specify one aircraft identification as defined above. In the case of a flight plan relating to aircraft operating in formation, only the identification of the leader shall be specified.

k) EET/ : significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed time from the take-off to such points or FIR boundary where such indications are required under regional air navigation agreements or specified by the competent ATS authority.

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204.

l) SEL/ : SELCAL designator if the aircraft is equipped with the corresponding equipment.

m) TYP/ : aircraft type(s) preceded if necessary, without space, by the number(s) of aircraft and separated by a space, if the ZZZZ group is shown in range 9.

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2.

n) CODE/ : address of the aircraft (expressed as an alphanumeric code of six hexadecimal characters). Example : the aircraft address "F00001" is the lowest aircraft address in the specific block managed by ICAO.

**[EUR]** This range is filled in when it is expected that the flight will use the CPDLC via the aeronautical telecommunications network (ATN).

o) **[EUR]** RVR/ : the minimum RVR required for the flight.

When information is entered in this range, it may be used for air traffic flow management.

p) DLE / : enroute delay or holding . Indicate the significant point(s) on the route where a delay is expected to occur, followed by 4 digits indicating in hours and minutes the duration of the delay (hhmm).

Exemple : DLE/MDG0030.

**[FR]** The DLE/ indicator in range 18 is not processed in ATM systems deployed in France. To mention an enroute holding, in IFPS zone only, it is necessary to make use of the STAY indicator which remains in force and whose terms of use are specified in the IFPS User's Manual document (STAY/ in range 15 associated with STAYINFO/ in range 18, see IFPS User's Manual).

q) OPR/ : ICAO designator or name of the aircraft operator, if different from the aircraft identification given in range 7.

r) ORGN/ : the originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be easy to establish, if the competent ATS authority so requires.

Note 2.2.3.19 — In some regions, flight plan reception centres may insert ORGN/ identifier and originator's AFTN address automatically.

s) PER/ : aircraft performance data, in the form of a single letter contained in ICAO document 8168 — "Procedures for air navigation services — Aircraft operation, Volume I — Flight procedures", if so required by the competent ATS authority.

t) ALTN/ : name of the destination alternate aerodrome(s), if the ZZZZ group is included in range 16. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication : location of the aerodrome based on either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

u) RALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

v) TALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

w) RIF/ : détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de cet aérodrome. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification d'autorisation en cours de vol.

Exemples : RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH.

x) RMK/ : toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité ATS compétente ou jugée nécessaire.

y) [EUR] RFP/ : Indicateur du numéro de l'itération de remplacement de plan de vol. Indiquer sous RFP/ la lettre "Q" suivie d'un chiffre indiquant le numéro de l'itération de remplacement de plan de vol soumis. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

Exemple : « RFP/Q2 » signifie « Plan de vol de remplacement N° 2 (i.e. seconde substitution) ».

z) [EUR] EUR/PROTECTED : indique que le plan de vol ne sera pas rendu visible sur le portail NOP du NMOC. Cet indicateur ne doit pas être inclus dans les plans de vol adressés à un autre organisme que l'IFPS. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

#### CHAMP 19 : Renseignements complémentaires

##### 1. Autonomie

À la suite de E/, insérer un groupe de 4 chiffre donnant l'autonomie en heures et minutes.

##### 2. Personnes à bord

À la suite de P/ :

a) indiquer le nombre total de personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord, lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité ATS compétente ; ou

b) insérer les lettres TBN signifiant « à notifier », si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

##### 3. Radio et balise de secours

À la suite de R/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) la lettre U, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence UHF 243,0 MHz ;

b) la lettre V, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence VHF 121,5 MHz ;

c) la lettre E, s'il n'y a pas de balise d'urgence (ELT/PLB).

Si la lettre E n'est pas biffée, préciser en case 19 – champ Remarques (N) le type de balise ELT/PLB parmi les types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, présentés ci-dessous :

i. ELT (Emergency Locator Transmitter ou émetteur de localisation d'urgence), équipement spécifique à l'aéronautique qui peut être mis en marche automatiquement à l'impact, ou déclenché manuellement :

o ELT/AF : A pour activation Automatique, F pour Fixe car attaché de façon permanente à l'aéronef.

o ELT/AP : A pour activation Automatique, P pour Portatif car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être aisément enlevé de l'aéronef.

o ELT/AD : A pour activation Automatique, D pour largable car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

u) RALT/ : four-letter ICAO location indicator of the en-route alternate aerodrome (s), in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of such aerodrome or aerodromes, if no area code has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication, the location of the aerodrome according to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

v) TALT/ : four-letter ICAO location indicator of the take-off alternate aerodrome (s), in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of such aerodrome(s) if no area code has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication, the location of the aerodrome according to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

w) RIF/ : details on the route to the revised destination aerodrome followed by the four-letter ICAO location indicator of that aerodrome. The revised route must be subject to reclearance in flight .

Examples : RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH.

x) RMK/ : any other plain language remarks required by the competent ATS authority or deemed necessary.

y) [EUR] RFP/ : Indicator of the flight plan replacement iteration number. Indicate under RFP/ the letter "Q" followed by a number indicating the number of the flight plan replacement iteration submitted. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS User's Manual.

Example : "RFP/Q2" stands for "Replacement Flight Plan NR 2 (i.e., second substitution)".

z) [EUR] EUR/PROTECTED : indicates that the flight plan will not be made visible on the NMOC NOP portal. This indicator should not be included in flight plans sent to an unit other than IFPS. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS User's Manual.

#### RANGE 19 : Supplementary Information

##### 1. Endurance

Following E/, insert a group of 4 digits giving endurance in hours and minutes.

##### 2. Persons on board

Following P/ :

a) indicate the total number of persons (passengers and crew) on board, where such information is required by the competent ATS authority ; or

b) insert the letters TBN meaning "to be notified", if this number is not known at the time of filing.

##### 3. Radio and emergency beacon

After R/, cross out one or more of the following letters as appropriate :

a) the letter U, if there is no portable station with a 243.0 MHz UHF frequency ;

b) the letter V, if there is no portable station with a VHF frequency of 121.5 MHz ;

c) the letter E, if there is no emergency beacon (ELT/PLB).

If the letter E is not crossed out, specify in range 19 – Remarks range (N) the type of ELT/PLB among the types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, presented below :

i. ELT (Emergency Locator Transmitter), aeronautical-specific equipment that can be started automatically on impact, or triggered manually :

o ELT/AF : A for Automatic activation, F for Fixed because permanently attached to the aircraft.

o ELT/AP : A for Automatic activation, P for Portable because although rigidly attached to an aircraft, can be easily removed from the aircraft.

o ELT/AD : A for Automatic activation, D for droppable because although rigidly attached to an aircraft, can be dropped and started automatically by impact and, in some cases, by hydrostatic detectors. Manual dropping is also planned.

o ELT/S : pour activation manuelle de Survie, qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

ii. PLB (Personal Locator Beacon ou balise de localisation personnelle) une balise de détresse autre qu'un ELT, autonome et portable, non spécifique à l'aéronautique, qui est mise en marche manuellement par des survivants.

#### 4. Equipement de survie

À la suite de S/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

- a) toutes les lettres, s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord ;
- b) la lettre P, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord ;
- c) la lettre D, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord ;
- d) la lettre M, s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord ;
- e) la lettre J, s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

#### 5. Gilets de sauvetage

À la suite de J/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

- a) toutes les lettres, s'il n'y a pas de gilet de sauvetage à bord ;
- b) la lettre L, si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes ;
- c) la lettre F, si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine ;
- d) lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme au 1) — « Radio » — ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

#### 6. Canots

À la suite de D/, indiquer les éléments relatifs aux canots de la façon suivante :

- a) s'il n'y a pas de canot à bord : biffer les lettres D et C ; ou
- b) si des canots sont à bord, indiquer leurs caractéristiques comme il suit :
  - i. NOMBRE : indiquer le nombre de canots transportés ;
  - ii. CAPACITE : indiquer le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés ;
  - iii. COUVERTURE : biffer la lettre C, si les canots ne sont pas couverts ;
  - iv. COULEUR : indiquer la couleur des canots.

#### 7. Couleurs et marques de l'aéronef

À la suite de A/, indiquer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

#### 8. Remarques relatives à l'équipement de survie.

À la suite de N/, indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie, ou biffer la lettre N en l'absence de remarques.

#### 9. Pilote

À la suite de C/, indiquer le nom du pilote commandant de bord.

Entité déposant le plan de vol.

Insérer en langage clair, dans le champ « DEPOSE PAR », le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol. Les numéros de téléphone mobile ou satellite sont recommandés.

### 1.10.2 Restrictions, limitations et informations particulières

Les plans de vol à destination, en provenance, ou traversant l'espace aérien de France métropolitaine (FIR / UIR, CTA / TMA, CTR, ...) doivent respecter les restrictions définies dans le document de disponibilité des routes (RAD). Ce document de référence européen commun contenant toutes les règles d'utilisation et de disponibilité de l'espace aérien français est disponible via <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

### 1.10.3 Le système de plan de vol répétitif (RPL)

Région CAR / SAM : Il n'y a pas de procédure de dépôt de plans de vol répétitifs (RPL) pour les vols établis à l'intérieur de la FIR Piarco ou FIR CAYENNE.

En région NAM : les transporteurs aériens déposent leur RPL directement auprès de Nav Canada.

o ELT/S : for manual activation of Survival, which can be removed from an aircraft, is stowed in such a way as to facilitate its prompt use in an emergency situation and is started manually by survivors.

ii. PLB (Personal Locator Beacon) an emergency beacon other than an ELT, autonomous and portable, non-aeronautical specific, which is manually activated by survivors.

#### 4. Survival equipment

After S/, cross out one or more of the following letters, as appropriate :

- a) all letters, if there is no survival equipment on board ;
- b) the letter P, if there is no polar survival equipment on board ;
- c) the letter D, if there is no desert survival equipment on board ;
- d) the letter M, if there is no maritime survival equipment on board ;
- e) the letter J, if there is no jungle survival equipment on board.

#### 5. Life jackets

After J/, cross out one or more of the following letters, as appropriate :

- a) all letters, if there is no lifejacket on board ;
- b) the letter L, if the lifejackets do not have lamps ;
- c) the letter F, if the lifejackets are not provided with fluorescein ;
- d) letter U or V, or both, as in (1) — "Radio" — above, to indicate, where appropriate, the radio equipment of the life jackets.

#### 6. Dinghies

Following D/, indicate the elements relating to the dinghies as follows :

- a) if there is no dinghies on board : cross out the letters D and C ; or
- b) if dinghies are on board, indicate their characteristics as follows :
  - i. NUMBER : indicate the number of dinghies carried ;
  - ii. CAPACITY : indicate the total number of persons who may board all the dinghies carried ;
  - iii. COVER : cross out the letter C, if the dinghies are not covered ;
  - iv. COLOR : indicate the colour of the dinghies.

#### 7. Aircraft colours and markings

After A/, indicate the colour of the aircraft and its significant markings.

#### 8. Remarks on Survival equipment.

After N/, indicate any other survival equipment on board and any other remarks concerning survival equipment, or cross out the letter N if no remarks are made.

#### 9. Pilot

After C/, indicate the name of the pilot-in-command.

Entity submitting the flight plan.

Insert in plain language, in the "FILED BY" range, the name of the organization, department or person filing the flight plan.

### 1.10.2 Restrictions, limitations and specific information

Flight plans to, from, or through metropolitan France airspace (FIR / UIR, CTA / TMA, CTR, etc.) must comply with the restrictions set out in the Route Availability Document (RAD). This common European reference document containing all the rules for the use and availability of French airspace is available via <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

### 1.10.3 Repetitive flight plan (RPL) system

CAR / SAM Region : There is no procedure for filing repetitive flight plans (RPL) for flights established within the Piarco FIR or CAYENNE FIR.

In the NAM region : air carriers file their RPL directly with Nav Canada.

**1.10.4 Les changements apportés au plan de vol soumis**

Toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Les messages de mouvement, les messages de coordination, les messages complémentaires permettent également la transmissions d'informations actualisées sur les plans de vol.

Ces messages ainsi que leur adressage sont décrits en ENR 1.11.

**1.10.5 Planifications particulières****1.10.5.1 Vols au départ ou à l'arrivée d'aérodromes coordonnés**

Certains aérodromes sont dits « coordonnés » au sens du Règlement Communautaire (CEE) N° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié. Ils sont qualifiés comme tels par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de ces aéroports doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

En région CAR / SAM / NAM, aucun aérodrome français n'est coordonné au sens du règlement européen précité.

Pour les aérodromes de France métropolitaine, voir AIP France / ENR 1.10.5.1.

**1.10.5.2 Vols circulaires en régime de vol IFR****1.10.5.2.1 Caractéristiques des vols concernés sous FL245**

Les vols concernés sont les vols en régime de vol IFR, dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome de destination sont identiques (vols circulaires) et dont tout ou partie du vol se déroule en-dessous du FL245.

La trajectoire des vols circulaires en régime de vol IFR lorsqu'elle concerne plusieurs TMA et / ou CTR doit être coordonné avec chaque organisme gérant ces espaces par l'adressage adéquat d'un FPL à chaque organisme gestionnaire d'un espace traversé.

Note 5.2.1 - Cette procédure s'applique aux vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité qui relèvent de la circulation d'essais et de réception (voir § 1.10.5.3).

**1.10.5.3 Vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité****1.10.5.3.1 Introduction**

Les vols devant être exécutés après des travaux de maintenance, intervention ou chantier effectués en atelier sur les aéronefs dans la perspective de restituer aux aéronefs leur certificat de navigabilité doivent, par leur caractère particulier, être coordonnés avec les organismes civils de contrôle aérien.

**1.10.5.3.2 Procédure d'agrément**

Conformément à l'article D 131-4 du code de l'aviation civile, les nouveaux utilisateurs potentiels des services de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) doivent déposer une demande afin d'obtenir l'agrément du directeur de DGA Essais en vol (DGA EV) pour effectuer un vol en CER.

Cette demande doit être adressée à :

**Adresse postale :** DGA Essais en vol  
*Postal address :* Base d'essais d'Istres  
Division CER  
13128 Istres Armées

**1.10.4 Changes to the submitted flight plan**

*All changes to a flight plan filed for an IFR flight, or a VFR flight as a controlled flight, shall be reported as soon as possible to the competent air traffic services body.*

*In the case of other VFR flights, any significant changes to a flight plan shall be reported as soon as possible to the competent air traffic services body.*

*Movement messages, coordination messages, complementary messages also allow the transmission of up-to-date information on flight plans.*

*These messages and their addressing are described in ENR 1.11.*

**1.10.5 Special planning****1.10.5.1 Flights to or from coordinated aerodromes**

*Some aerodromes are called "coordinated" or "schedules facilitated" as defined by the Community Regulation (EEC) NR 95/93 of 18 January 1993 as amended. They are qualified as such by an Order of the Minister responsible for civil aviation. Any landing and take-off from these airports are subject of a prior allocation of airport slot by the COHOR association.*

*In the CAR / SAM / NAM region, no French aerodrome is coordinated, or schedules facilitated as defined in the aforementioned European regulation.*

*For aerodromes in metropolitan France, see AIP France / ENR 1.10.5.1.*

**1.10.5.2 Circular flights under IFR****1.10.5.2.1 Characteristic of the flights concerned below FL245**

*The flights concerned are IFR flights, whose departure aerodrome and destination aerodrome are identical (circular flights) and whose all or part of the flight takes place below FL245.*

*The trajectory of circular flights in IFR when it concerns several TMA and / or CTR must be coordinated with each unit managing these airspaces by the appropriate addressing of an FPL to each managing unit of the crossed airspace.*

*Note 5.2.1 - This procedure applies also to flights carried out after maintenance work in order to restore the certificate of airworthiness which are part of the test and acceptance air traffic (see § 1.10.5.3).*

**1.10.5.3 Flights carried out after maintenance work in order to restore the certificate of airworthiness****1.10.5.3.1 Introduction**

*Flights to be carried out after maintenance, intervention or workshop on aircraft with a view to restoring to aircraft their certificate of airworthiness must, because their special nature, be coordinated with civil air traffic control units.*

**1.10.5.3.2 Approval procedure**

*In accordance with Article D 131-4 of the Civil Aviation Code, potential new users of test-acceptance air traffic services (CER) must submit an application in order to obtain the approval of the Director of DGA Flight Tests (DGA EV) to perform a CER flight.*

*This request should be addressed to :*

### 1.10533 Planification des vols

Toute activité doit être programmée avec l'organisme en charge des espaces aériens concernés :

- CTR / TMA / SIV Pointe-à-Pitre,  
sna-ag-ptp-subcontrol-bf@aviation-civile.gouv.fr  
TEL : 0590 48 21 11, 0590 48 21 38.
- CTR / TMA Martinique,  
• CTR / TMA / CTA / UIR / FIR Cayenne,  
sna-ag-cayenne-iao-bf@aviation-civile.gouv.fr  
TEL : 06 94 91 63 63 / 06 94 40 33 21.
- CTR / TMA Saint pierre et Miquelon,  
sacsprm@aviation-civile.gouv.fr  
TEL : 05 08 41 18 22 / 05 08 41 18 00.

Chaque demande doit être obligatoirement accompagnée d'un profil de vol.

Dans tous les cas, un plan de vol doit être déposé et adressé à chaque organisme gestionnaire d'un espace traversé.

Note 5.3.1 : les demandes de vols nécessitant l'utilisation d'espaces particuliers soumis à réservation au niveau national, devront être déposées à J-2 auprès de la Cellule de Coordination.

### 1.10534 Entretien téléphonique avant le vol

Pour chaque vol, un entretien téléphonique est obligatoire entre le commandant de bord (ou son représentant) et le chef de quart du premier organisme de contrôle concerné par le vol. Les numéros de téléphone sont fournis lors de la coordination préalable.

Lors de cet entretien, sont confirmés :

- Le code transpondeur ;
- La fréquence radio principale de travail ;
- La fréquence radio secondaire ;
- Le profil de vol ;
- Le secteur de travail ;
- Tous les éléments concourant à la bonne conduite et à la sécurité du vol.

#### 1.10.6 Sanctions

En application des dispositions de l'article R-160-1 du code de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil pour des manquements à certaines dispositions du règlement (UE) N° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, notamment dans les cas suivants :

- Plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ ATFM pour un motif abusif ou en méconnaissance de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) N° 255/2010.
- Plan de vol ne rendant pas compte du profil de vol prévu.
- Plusieurs plans de vol déposés pour un même vol.

### 1.10533 Flight planning

Any activity must be scheduled with the unit in charge of the airspace concerned :

- CTR / TMA / SIV Pointe-à-Pitre,  
sna-ag-ptp-subcontrol-bf@aviation-civile.gouv.fr  
TEL : +590 48 21 11, +590 48 21 38.
- CTR / TMA Martinique,  
• CTR / TMA / CTA / UIR / FIR Cayenne,  
sna-ag-cayenne-iao-bf@aviation-civile.gouv.fr  
TEL : 06 94 91 63 63 / 06 94 40 33 21.
- CTR / TMA Saint pierre et Miquelon,  
sacsprm@aviation-civile.gouv.fr  
TEL : 05 08 41 18 22 / 05 08 41 18 00.

Each request must be accompanied by a flight profile.

In all cases, a flight plan must be filed and sent to each managing unit of an airspace crossed.

Note 5.3.1 : Requests for flights requiring the use of particular airspaces subject to reservation at the national level, must be submitted to the Coordination cell on D-2.

### 1.10534 Pre-flight telephone interview

For each flight, a telephone interview is mandatory between the pilot-in-command (or his representative) and the leader on duty of the first ATC unit concerned by the flight. Telephone numbers are provided during prior coordination.

During this interview, the following are confirmed :

- The transponder code ;
- The main radio frequency of work ;
- Secondary radio frequency ;
- The flight profile ;
- The sector of work ;
- All elements contributing to the good conduct and safety of the flight.

#### 1.10.6 Sanctions

Pursuant to the provisions of Article R-160-1 of the Civil Aviation Code, the Minister responsible for civil aviation may impose an administrative fine on an air carrier or any other civil aircraft operator for failure to comply with certain provisions of Commission Regulation (EU) NR 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management, in particular in the following cases :

- Flight plan mentioning an ATFM departure slot exemption for an abusive reason or in breach of Article 7(1) of Regulation (EU) NR 255/2010.
- Flight plan that does not reflect the intended flight profile.
- Several flight plans filed for the same flight.