ENR 1.11 DESTINATAIRES DES MESSAGES DE PLANS DE VOL

ADDRESSING OF FLIGHT PLANS MESSAGES

1.11.1 PRINCIPE GENERAL D'ADRESSAGE

Les destinataires des plans de vol et des messages associés sont identifiés par le pilote commandant de bord ou son représentant, lors de la rédaction du plan de vol - voir ENR 1.10.2.2.

Un plan de vol est adressé :

- Au centre de contrôle régional ou centre d'information de vol chargé de l'ATS dans la région de contrôle ou d'information de vol dans laquelle est situé l'aérodrome de départ ;
- À tous les centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol le long de la route ;
- À la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;
- Aux centres de gestion de la circulation chargés des organismes ATS situés sur la route.

Lorsque le plan de vol signale une éventuelle demande de modification de clairance en cours de vol (RIF), le message FPL est également transmis aux autres centres intéressés et à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS du nouvel aérodrome de destination.

L'adresse comprend une série d'indicateurs de destinataires, à raison d'un indicateur par destinataire auquel le message doit être remis.

Chaque indicateur de destinataire est formé d'une séquence de huit lettres comprenant, dans l'ordre :

1) Un indicateur d'emplacement :

- L'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres attribuées au lieu du destinataire - voir note 1.

2) Un indicatif de trois lettres :

- Soit l'indicatif OACI de trois lettres désignant l'administration aéronautique, le service aéronautique ou l'exploitant d'aéronef auquel ou à laquelle le message est adressé - voir note 2.
- Soit, lorsqu'aucun indicatif n'a été attribué, l'un des indicatifs suivants :
 - o YXY lorsque le destinataire est un service ou un organisme militaire ;
 - o ZZZ lorsque le destinataire est un aéronef en vol ;
 - o YYY dans tous les autres cas.

Note 1 : Une liste d'indicateurs d'emplacement OACI figure dans le Doc 7910 - Indicateurs d'emplacement.

Note 2 : Une liste des indicatifs OACI de trois lettres figure dans le Doc 8585 (Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques).

3) Une lettre :

- La lettre X ; ou
- L'indicatif d'une lettre désignant le service ou la section de l'organisme auquel le message est adressé.

Les indicatifs de trois lettres (du point 2) ci-après sont utilisés pour adresser les messages aux organismes ATS :

- Centre responsable d'une région d'information de vol ou d'une région supérieure d'information de vol (qu'il s'agisse d'un ACC ou d'un FIC) :
 - o Dans le cas d'un vol VFR : ZFZ ;
 - o Pour les organismes français hors zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : ZQZ ;
 - o Pour les organismes de la zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : adresse de l'organisme NMOC, qui centralise les plans de vol pour cette zone (se reporter au § 1.11.2).

- Tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS : ZTZ.
- Bureau de piste des services de la circulation aérienne : ZPZ.
- D'autres indicatifs à trois lettres désignant des organismes ATS ne doivent pas être utilisés à cette fin.

1.11.1 GENERAL PRINCIPLE OF ADDRESSING

The recipients of the flight plans and associated messages are identified by the pilot-in-command or his representative when drawing up the flight plan - see ENR 1.10.2.2.

A flight plan is sent to :

- The Area Control Centre (ACC) or Flight Information Centre (FIC) in charge of ATS in the flight control area or Flight information region in which the aerodrome of departure is located ;
- All centres in charge of each flight information region or upper flight information region along the route ;
- The control tower or AFIS organization of the destination aerodrome ;
- Traffic management centres responsible for ATS units located on the route.

When the flight plan indicates a possible request for an in-flight clearance change (RIF), the FPL message is also transmitted to the other centres concerned and to the control tower or AFIS units of the new aerodrome of destination.

The address includes a series of recipient indicators, as one for each recipient to whom the message is to be delivered.

Each recipient indicator consists of an eight-letter sequence comprising, in order :

1) A location indicator :

- The four-letter ICAO location indicator assigned to the recipient location - see note 1.

2) A three-letter call sign :

- Either the ICAO code of three letters designating the aeronautical administration, aeronautical service or aircraft operator to whom the message is addressed - see note 2.
- Or, when no indicator has been assigned, one of the following callsigns :
 - o YXY when the recipient is a military service or organization ;
 - o ZZZ when the recipient is an aircraft in flight ;
 - o YYY in all other cases.

Note 1 : A list of ICAO location indicators can be found in Doc 7910 - Location indicators.

Note 2 : A list of three-letter ICAO callsigns can be found in Doc 8585 (Aircraft Operator and Aeronautical Administration and Service Callsigns).

3) A letter :

- The letter X ; or
- The indicative of a letter designating the department or section of the organization to which the message is addressed.

The following three-letter codes (from point 2) are used to address messages to ATS agencies :

- Centre responsible for a flight information region or a upper flight information region (whether an ACC or a FIC) :
 - o In the case of a VFR flight : ZFZ ;
 - o For French units outside the IFPS zone, in the case of an IFR flight : ZQZ ;
 - o For organizations in the IFPS zone, in the case of an IFR flight : address of the NMOC organization, which centralizes the flight plans for this area (see § 1.11.2).

- Aerodrome control tower or AFIS organization : ZTZ.
- Air Traffic Services Reporting Office : ZPZ.
- Other three-letter codes designating ATS organizations should not be used for this purpose.

Note 3 : Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité du centre des opérations du gestionnaire de réseau (NMOC) géré par l'agence EUROCONTROL. Ce service est assuré dans une partie de la Région EUR de l'OACI au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Cette région est appelée « zone IFPS » (IFPZ). Elle n'inclut pas les régions CAR / SAM / NAM au sein desquelles sont situés les aéroports / espace aérien français concernés par la présente publication.

Les dépôts de plans de vols traversant les espaces français (FIR / UIR, ACC / UAC ou CTA / UTA) doivent respecter les règles propres à chaque région survolée.

1.11.2 ADRESSES DES PLANS DE VOLS

1.1121 Pour les plans de vol IFR

L'adresse des plans de vol IFR doit respecter le principe suivant :

- Code OACI de l'AD de départ + ZPZX, puis
- Code OACI de l'AD de destination + ZTZX
- Code OACI des ACC traversés + ZQZX
- Code OACI des TMA traversées + ZTZX - note 4.
- Les adresses spécifiques pour des régions telles que la zone IFPS, la zone USA, définies dans chaque AIP correspondant.

Note 4 : le code OACI de TMA correspond au code de l'aéroport auquel la TMA est rattachée.

Tout plan de vol pour un vol IFR au départ, ou à destination ou survolant la France métropolitaine doit être adressé au minimum à l'IFPS.

Reseau / Network	Adresse des organismes IFPS IFPS organization addresses	
RSFTA / AFTN	EUCHZMFP	EUCBZMFP
SITA	BRUEP7X	PAREP7X

L'IFPS assure la diffusion du plan de vol accepté à tous les organismes ATS compétents, dans sa zone de responsabilité.

Pour assurer la cohérence entre les données de plan de vol diffusées à l'intérieur de l'IFPZ et celles qui le sont en dehors de l'IFPZ, le NMOC a établi une fonction de « ré-adressage ». Cette fonction est destinée principalement aux vols qui commencent dans l'IFPZ et qui en sortent.

Toutefois, l'entité déposant les plans de vol devrait s'assurer que les plans de vol et toutes les modifications qui y sont apportées sont bien déposés, validés et adressés à tous les organismes ATS compétents de la route.

Les autres adresses spécifiques mentionnées au § 1.11.2.3 seront utilisées conformément aux besoins des organismes ATS du SNA / AG.

1.1122 Pour les plans de vol VFR

L'adresse des plans de vol VFR doit respecter le principe suivant :

- Code OACI de l'AD de départ + ZPZX, puis
- Code OACI de l'AD de destination + ZTZX
- Code OACI des FIR traversées + ZFZX
- Code OACI des TMA traversées + ZTZX - voir note 4.

Les autres adresses spécifiques mentionnées au § 1.11.2.3 seront utilisées conformément aux besoins des organismes ATS du SNA / AG.

Note 3 : A centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans has been set up under the authority of the Network Manager Operations Centre (NMOC) managed by EUROCONTROL. This service is provided in part of the ICAO EUR Region through an integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS). This region is called the IFPS Zone (IFPZ). It does not include the CAR/SAM/NAM regions within which the French aerodromes / airspace concerned by this publication are located.

The submission of flight plans for flights crossing French airspace (FIR / UIR, ACC / UAC or CTA / UTA) must comply with the rules specific to each region overflown.

1.11.2 ADDRESSES OF FLIGHT PLANS

1.1121 For IFR flight plans

The address of IFR flight plans respect the following principle :

- ICAO code of the departure AD + ZPZX, then
- ICAO code of destination AD + ZTZX
- ICAO code for crossed FIR + ZQZX
- ICAO code for crossed TMA + ZTZX - see note 4.
- Specific addresses for regions such as IFPS area, USA area, defined in each corresponding AIP.

Note 4 : The ICAO code of the TMA corresponds to the code of the aerodrome to which the TMA is attached.

Any flight plan for an IFR flight to, from or over metropolitan France must be sent at least to IFPS.

IFPS ensures the dissemination of the accepted flight plan to all relevant ATS units in its area of responsibility.

To ensure consistency between flight plan data disseminated within the IFPZ and flight plan data disseminated outside the IFPZ, the NMOC has established a "re-addressing" function. This function is intended mainly for flights that start in and leave the IFPZ.

However, the entity submitting the flight plans should ensure that the flight plans and any amendments thereto are filed, validated and sent to all relevant ATS bodies on the route.

Other specific addresses mentioned in § 1.11.2.3 will be used in accordance with specific needs of the ATS units of SNA / AG.

1.1122 For VFR flight plans

The addresses of VFR flight plans respect the following principle :

- ICAO code of the departure AD + ZPZX, then
- ICAO code of destination AD + ZTZX
- ICAO code for crossed FIR + ZFZX
- ICAO code for TMA crossed + ZTZX - see note 4.

Other specific addresses mentioned in § 1.11.2.3 will be used in accordance with specific needs of the ATS units of SNA / AG.

1.1123 Adresses particulières

Les autres adresses ci-dessous seront utilisées conformément aux besoins des organismes ATS du SNA / AG.

- Pour les aérodromes / espaces aériens français de la région CAR.

1.1123 Specific addresses

Other specific addresses below are used in accordance with specific needs of the ATS units of SNA / AG.

- For the French aerodromes / airspace in the CAR region.

Catégorie de vol (IFR - VFR) Category of flight (IFR - VFR)	Route ou aérodrome Route or aerodrome	Adresses de messages Message address
1	2	3
IFR - VFR	Via PIARCO FIR	TTZPQZX
IFR - VFR	De / vers - From / to : TFFF – TLPC – TLPL En transit dans / Transiting through : TMA / CTR FORT-DE-FRANCE - TMA / CTR SAINTE LUCIA	TFFFZTZX
IFR - VFR	De / vers - From / to : TFFG	TFFGZTZX TNCMZTZX TNCMZPZX TJZSZQZX (IFR) TJSJFYX (VFR)
IFR - VFR	De / vers - From / to : TFFJ	TFFJZTZX TNCMZTZX TNCMZPZX TJZSZQZX (IFR) TJSJFYX (VFR)
IFR - VFR	De / vers - From / to : TFFR – TFFA – TFFB – TFFC – TFFM – TFFS – TDPD – TDCF En transit dans / Transiting through : TMA / CTR POINTE-A-PITRE	TFFRZTZX

- Pour les aérodromes / espaces aériens français de la région SAM.

- For the French aerodromes / airspace in the SAM region.

Catégorie de vol (IFR - VFR) Category of flight (IFR - VFR)	Route ou aérodrome Route or aerodrome	Adresses de messages Message address
1	2	3
VFR	De / vers - From / to : TOUT / ALL AERODROME GUYANE	SOZZTXX
IFR	De / vers - From / to : TOUT / ALL AERODROME GUYANE	En dessous du / below FL 115 : SOZZTXX Au-dessus du / above FL 115 : SOOZQZX
IFR	Transits FIR Cayenne	SOOZQZX
VFR	Transits FIR Cayenne	SOOZFZX

- Pour la région NAM.

For the French aerodromes / airspace in the NAM region.

LFVPZPX ...

LFVPZPX ...

1.11.3 VOLS PARTICULIERS**1.11.3 SPECIAL FLIGHTS****1.11.3.1 Vols IFR / VFR****1.11.3.1 IFR / VFR flights**

Les vols IFR / VFR, et Y / Z seront déposés auprès du BRIA compétent. Les vols contenant des portions exécutées en IFR seront acheminés à l'IFPS, si l'IFPS est concernée.

IFR / VFR or Y / Z flights will be subject to the territorially competent ATS Reporting Office (ARO – BRIA). Flights containing portions executed in IFR will be routed to IFPS, if the IFPS is concerned.

1.11.3.2 Vol mixte militaire / civil**1.11.3.2 Mixed military / civilian flight**

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 ».

Tous les plans de vol mixtes doivent être envoyés aux organismes civils conformément aux adresses en § 1.11.2.

Les vols militaires qualifiés de vol opérationnels sont dispensés de dépôt de plan de vol. Toutefois ces vols ne bénéficient pas du service d'alerte.

Flight plans for aircraft that must operate according to both general air traffic (GAT) and military air traffic (CAM / OAT) rules are referred to as "mixed".

All mixed flight plans are sent to the civilian organizations in accordance to § 1.11.2.

Military flights qualified as operational flights are exempted from filing a flight plan. However, these flights do not benefit from the alerting service.

1.11.3.3 Vols avec escale**1.11.3.3 Flights with stopovers**

Dans le cas d'un vol avec escales pour chaque étape duquel les plans de vol sont déposés au premier aérodrome de départ, on applique la procédure suivante :

1) Pour un vol dont le point de départ est en territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France doivent être envoyés directement par le bureau de piste où ils sont déposés à tous les organismes concernés par le vol ;

In the case of a flight with stopovers for each steps of which the flight plans are deposited at the first aerodrome of departure, the following procedure shall be applied :

1) For a flight whose point of departure is in French territory, the flight plans of the intermediate stopovers located in France must be sent directly by the ARO where they are deposited to all the bodies concerned by the flight ;

2) Pour les escales intermédiaires situées en territoire étranger, les plans de vol correspondants sont envoyés aux seuls bureaux de piste intéressés qui sont chargés de les transmettre aux organismes concernés ;
3) Pour un vol dont le point de départ n'est pas situé sur le territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France ne sont envoyés par l'organisme étranger qu'aux seuls bureaux de piste intéressés, qui dès réception du message plan de vol, prennent les mêmes dispositions que si le plan de vol avait été déposé localement (Procédure conforme aux dispositions OACI en vigueur).

2) For intermediate stopovers located in foreign territory, the corresponding flight plans shall be sent only to the ARO concerned, which shall be responsible for transmitting them to the bodies concerned ;
3) For a flight whose point of departure is not located in the territory French, the flight plans of the intermediate stopovers located in France are sent by the foreign organization only to the ARO concerned, which upon receipt of the flight plan message, make the same arrangements as if the flight plan had been filed locally (Procedure in accordance with the ICAO provisions in force).

1.11.4 MESSAGES DE MOUVEMENT

1.11.4 MOVEMENT MESSAGES

Les messages concernant les mouvements aériens prévus ou réels d'aéronefs sont fondés sur les derniers renseignements fournis aux organismes des services de la circulation aérienne par le pilote, l'exploitant ou son représentant désigné, ou obtenus par un moyen de surveillance ATS.

Messages concerning the intended or actual movement of aircraft shall be based on the latest information furnished to ATS units by the pilot, the operator or its designated representative, or derived from an ATS surveillance system.

Les messages de plan de vol déposé et les messages de mise à jour associés comprennent les messages ci-dessous :

Filed flight plan messages and associated update messages include the following messages :

1.11.4.1 Messages de plan de vol déposé (FPL)

1.11.4.1 Filed Flight Plan Messages (FPL)

Voir § 1.11.2.

See § 1.11.2.

1.11.4.2 Messages de retard (DLA)

1.11.4.2 Delay Messages (DLA)

Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT), un nouveau plan de vol devra être déposé.

If a notification of delay has not been made within sixty minutes of the estimated time of departure from the parking station, a new flight plan must be filed.

Un message DLA est émis lorsque le départ d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) ont été transmises est différé ou retardé de plus de 30 minutes (60 minutes pour les vols non contrôlés) par rapport à l'EOBT comprise dans les données de base de plan de vol.

A DLA message is transmitted when the departure of an aircraft for which basic flight plan data (FPL) has been sent is delayed by more than 30 minutes (60 minutes for uncontrolled flights) to the estimated off-block time (EOBT) contained in the basic flight plan.

Le message DLA sera transmis par l'organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.

The DLA message will be transmitted by the air traffic unit serving the departure aerodrome to all recipients of the basic flight plan.

Conformément au règlement (CE) N° 1033/2006, qui fait référence au doc 7030/EUR de l'OACI, et à l'IFPS Users manual, tout retard de l'EOBT supérieur à 15 minutes, pour tout vol IFR à l'intérieur de l'IFPZ, est communiqué à l'IFPS.

In accordance with Regulation (EC) NR 1033/2006, which refers to ICAO doc 7030/EUR, and the IFPS Users manual, any delay in the EOBT exceeding 15 minutes, for any IFR flight within IFPZ, is communicated to IFPS.

1.11.4.3 Messages de modification (CHG)

1.11.4.3 Change Messages (CHG)

Un message CHG est émis lorsqu'il faut apporter une modification quelconque aux données de base faisant partie des données FPL ou RPL précédemment émises.

A CHG message is transmitted when any changes need to be made to the basic flight plan that is part of the previously issued FPL data.

Ce message CHG est adressé aux destinataires des données de base de plan de vol qui sont affectés par la modification.

This CHG message is addressed to the recipients of the basic flight plan who are affected by the change.

Les données de base du plan de vol révisées appropriées sont communiquées aux entités concernées qui ne les ont pas reçues précédemment.

The appropriate revised flight plan master data shall be communicated to the entities concerned that have not previously received them.

Les changements d'identification de l'aéronef, d'aérodrome de départ, ou d'aérodrome de destination nécessitent l'envoi d'un nouveau plan de vol.

Changes in aircraft identification, departure aerodrome, or destination aerodrome require the sending of a new flight plan.

1.11.4.4 Messages d'annulation de plan de vol (CNL)

1.11.4.4 Flight Plan Cancellation (CNL) Messages

Un message CNL est émis lorsqu'un vol pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment est annulé. L'organisme ATS desservant l'aérodrome de départ transmet ce message CNL aux organismes ATS qui ont reçu des données de base de plan de vol.

A CNL message is issued when a flight for which flight plan master data has been previously released is cancelled. The ATS organization serving the departure aerodrome transmits this CNL message to the ATS organizations that have received basic flight plan data.

1.11.4.5 Messages de départ (DEP)

1.11.4.5 Departure Messages (DEP)

Sauf dispositions contraires d'un accord régional de navigation aérienne, un message DEP est émis immédiatement après le décollage d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment.

Unless otherwise provided for in a regional air navigation agreement, a DEP message shall be issued immediately after take-off of an aircraft for which basic flight plan has been previously disseminated.

Le message DEP est transmis par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.

The DEP message shall be transmitted by the ATS unit serving the departure aerodrome to all recipients of basic flight plan data.

1.11.4.6 Messages d'arrivée (ARR)

1.11.4.6 Arrival Messages (ARR)

Lorsqu'un compte rendu d'arrivée est reçu par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome d'arrivée, cet organisme adresse un message ARR :

When an arrival report is received by the ATS organization serving the aerodrome of arrival, that organization sends an ARR message :

a) Dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

a) In the case of a landing at the destination aerodrome :

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée, si ce centre l'exige, et

o À l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ qui a émis le message de plan de vol, si ce message comprenait une demande de message ARR.

b) Dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome de décollage ou sur un autre aérodrome :

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée ;

o À la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;

o Au bureau de piste de l'aérodrome de départ, au BNIA / BRIA ; et

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol chargé de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol que, d'après le plan de vol, l'aéronef aurait traversée s'il n'avait pas été dérouté.

Lorsqu'un aéronef en vol contrôlé dont les radiocommunications ont été interrompues a atterri, l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome adresse un message ARR :

a) Dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

o À tous les organismes de la circulation aérienne intéressés par le vol pendant l'interruption des radiocommunications ;

o À tous les autres organismes de la circulation aérienne qui ont pu être alertés ;

b) Dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome autre que l'aérodrome de destination :

o À l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de destination ; cet organisme adresse ensuite un message ARR aux autres organismes ATS intéressés ou alertés, comme en a) ci-dessus.

1.11.47 Messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol (ACK)

Chaque message FPL, DLA, CHG et CNL, transmis par un organisme français métropolitain, donne lieu, pour les vols IFR, à un message de réponse adressé par l'organisme français chargé du traitement initial des plans de vol au BNIA / BRIA / Bureau de piste de l'aérodrome de départ et à l'expéditeur si ce dernier n'est pas le bureau de piste de l'aérodrome de départ.

1.11.5 MESSAGES DE COORDINATION

Les messages de coordination ne sont pas en principe transmis sur le RSFTA. Ils sont généralement transmis par communications vocales directes (téléphone) ou par liaisons entre ordinateurs.

Les messages de coordination comprennent :

1.11.51 Messages de plan de vol en vigueur (CPL)

A moins que l'on ait déjà diffusé des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) qui seront complétées par des données de coordination dans le message d'estimation, un message CPL est transmis pour chaque vol contrôlé par chaque centre de contrôle régional au centre de contrôle régional suivant et du dernier centre de contrôle régional à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination.

Un message CPL est transmis suffisamment tôt pour que chaque organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes, à moins qu'un délai différent soit convenu, avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

1.11.52 Messages d'estimation (EST)

Lorsque les données de base de plan de vol d'un vol ont été communiquées, un message EST est adressé par chaque centre de contrôle régional ou d'information de vol au centre de contrôle régional ou d'information de vol suivant le long de la route.

Un message EST est émis suffisamment tôt pour que l'organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

o The ACC or FIC in whose region the aerodrome of arrival is located, if that centre so requires ; and

o To the air traffic organization of the aerodrome of departure that issued the flight plan message, if that message included a request for an ARR message.

b) In the case of a landing at a clearance aerodrome or another aerodrome :

o At the ACC or FIC in whose region the aerodrome of arrival is located ;

o The control tower or AFIS organization of the destination aerodrome ;

o At the ARO of the departure aerodrome, at the BNIA / BRIA ; and

o At the ACC or FIC responsible for each flight information region or upper flight information region that, according to the flight plan, the aircraft would have passed through had it not been diverted.

When a controlled aircraft with interrupted radiocommunications has landed, the ATS organization serving the aerodrome shall send an ARR message :

a) In the case of a landing at the destination aerodrome :

o To all air traffic organizations interested in the flight during the interruption of radiocommunications ;

o To all other air traffic organizations that may have been alerted ;

b) In the case of a landing at an aerodrome other than the destination aerodrome :

o To the ATS organization that serves the destination aerodrome ; this organization then sends an ARR message to other interested or alerted ATS organizations, as in (a) above.

1.11.47 Flight Plan Acknowledgement and Processing Messages (ACK)

Each FPL, DLA, CHG and CNL message, transmitted by a metropolitan French units, gives rise, for IFR flights, to a response message sent by the French unit responsible for the initial processing of flight plans to the BNIA / BRIA / ARO of attachment of the aerodrome of departure and to the sender if the latter is not the ARO of the aerodrome of departure.

1.11.5 COORDINATION MESSAGES

Coordination messages are not in principle transmitted on the AFTN. They are usually transmitted by direct voice communications (telephone) or by links between computers.

Coordination messages include :

1.11.51 Current Flight Plan (CPL)

Unless basic flight plan data (FPL) has already been released, which will be supplemented by coordination data in the estimate message, a CPL message shall be transmitted for each controlled flight by each ACC to the next ACC and from the last ACC to the control tower or AFIS body at the destination aerodrome.

A CPL message shall be transmitted in sufficient time for each interested air traffic organization to receive the information at least 20 minutes, unless a different period is agreed, before the time at which it is estimated that the aircraft will pass through the point of transfer of control or the limit point from which it will be placed under the control of that organization.

1.11.52 Estimate messages (EST)

Where the basic flight plan data of a flight have been communicated, an EST message shall be sent by each ACC or FIC to the next ACC or FIC along the route.

An EST message shall be issued in sufficient time for the interested air traffic organization to receive the information at least 20 minutes before the time at which it is estimated that the aircraft will pass through the transfer of control point or the boundary point from which it will be placed under the control of that organization.

1.11.53 Messages de coordination (CDN)

Lorsqu'un organisme accepteur désire proposer de modifier les données de coordination qui figurent dans un message CPL ou EST précédemment reçu, il adresse un message CDN à l'organisme transféreur pendant le processus de coordination. Si l'organisme transféreur désire proposer de modifier les données qui figurent dans un message CDN reçu de l'organisme accepteur, il transmet un message CDN à l'organisme accepteur.

Le processus ci-dessus se répète jusqu'à ce que le processus de coordination se termine par la transmission d'un message d'acceptation (ACP) par l'un des deux organismes intéressés.

1.11.54 Les messages d'acceptation (ACP)

Pour indiquer que les données contenues dans un message CPL ou EST sont acceptées, l'organisme accepteur adresse un message ACP à l'organisme transféreur.

L'organisme accepteur ou l'organisme transféreur transmet un message ACP pour indiquer qu'il accepte les données reçues dans un message CDN et que le processus de coordination est terminé.

1.11.55 Messages d'information (ABI)

Le message ABI est transmis par liaison entre ordinateurs d'un centre donneur à un centre accepteur dans le but de garantir la cohérence de la banque de données de plans de vol du centre accepteur avec le vol en cours et de mettre à jour le plan de vol du centre accepteur.

1.11.56 Les messages d'activation (ACT)

Le message ACT est transmis par liaison entre ordinateurs et permet d'activer le vol dans le centre accepteur. Si le contrôleur accepteur accepte le vol dans les conditions de l'activation (notamment estimée et niveau de vol), ce message remplace la coordination téléphonique entre les contrôleurs ; sinon, l'initiative de l'appel est à la charge du contrôleur accepteur.

1.11.57 Les messages d'accusé réception logique (LAM)

Le message LAM ne sera utilisé qu'entre ordinateurs ATC. Les ordinateurs ATC transmettront un message LAM en réponse à un message CPL ou EST, ou à un autre message approprié, qui est reçu et traité au point que la teneur opérationnelle sera reçue par le contrôleur compétent. L'absence de réception du message LAM par le centre donneur entraîne chez celui-ci une alarme indiquant le risque d'absence de réception du message ACT / EST par le centre accepteur.

Cette alarme implique une initiative de coordination téléphonique de la part du centre donneur.

1.11.53 Coordination messages (CDN)

A CDN message shall be transmitted during the coordination dialogue by an accepting unit to the transferring unit when the former wishes to propose a change to coordination data as contained in a previously received CPL or EST message. If the transferring unit wishes to propose to modify the data contained in a CDN message received from the accepting unit, it sends a CDN message to the accepting unit.

The above process is repeated until the coordination process ends with the transmission of a Message of Acceptance (ACP) by one of the two interested units.

1.11.54 Acceptance messages (ACP)

Unless special arrangements have been made between the air traffic control units concerned, an ACP message shall be transmitted by an accepting unit to the transferring unit.

The accepting or transferring unit transmits an ACP message to indicate that it accepts the data received in a CDN message and that the coordination process has been completed.

1.11.55 Information messages (ABI)

The ABI message is transmitted through communication between computers from a transferring centre to an accepting centre in order to guarantee the consistency of the flight plan data bank of the accepting centre with the current flight and to update the flight plan of the accepting centre.

1.11.56 Activation messages (ACT)

The ACT message is transmitted by link between computers and allows the flight to be activated in the acceptor center. If the accepting controller accepts the flight under the conditions of activation (including estimated and flight level), this message replaces the telephone coordination between the controllers ; otherwise, the initiative of the call is the responsibility of the accepting controller.

1.11.57 Logical acknowledgment messages (LAM)

An LAM shall be used only between ATC computers. An ATC computer shall transmit an LAM in response to a CPL or EST or other appropriate message which is received and processed up to the point where the operational content will be received by the appropriate controller. Failure by the donor centre to receive the LAM message results in an alarm indicating the risk of the ACT / EST message not being received by the accepting centre.

This alarm involves a telephone coordination initiative from the transferring centre.

1.11.6 MESSAGES COMPLEMENTAIRES

Les messages complémentaires comprennent :

1.11.6.1 Messages de demande de plan de vol (RQP)

Un message de demande de plan de vol (RQP) sera émis lorsqu'un organisme ATS désirera obtenir des données de plan de vol. Cela peut se produire à réception d'un message concernant un aéronef pour lequel aucune donnée de base de plan de vol n'a été précédemment reçue.

Le message RQP sera transmis à l'organisme ATS transféreur qui a émis un message EST ou au centre qui a émis un message de mise à jour auquel ne correspond aucune donnée de base de plan de vol disponible.

Si aucun message n'a été reçu, mais qu'un aéronef établit des communications radiotéléphoniques et demande à bénéficier des services de la circulation aérienne, le message RQP sera transmis à l'organisme ATS précédent situé le long de la route du vol.

1.11.6.2 Messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS)

Un message de demande de plan de vol complémentaire (RQS) est émis lorsqu'un organisme de la circulation aérienne désire obtenir des données de plan de vol complémentaire.

Ce message est adressé au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ ou, éventuellement au dépositaire du FPL dans le cas d'un plan de vol déposé en cours de vol, à l'organisme ATS spécifié dans le message de plan de vol.

1.11.6.3 Messages de plan de vol complémentaire (SPL)

Un message SPL est adressé par le bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ, ou par l'organisme auprès duquel a été déposé le plan de vol, aux organismes de la circulation aérienne qui demandent des renseignements destinés à compléter ceux qui ont déjà été transmis dans un message CPL ou FPL.

Lorsqu'il est acheminé par le RSFTA, ce message porte le même indicateur de priorité que le message de demande.

1.11.6 SUPPLEMENTARY MESSAGES

Supplementary messages include :

1.11.6.1 Request Flight Plan (RQP) Messages

A request flight plan (RQP) message shall be transmitted when an ATS unit wishes to obtain flight plan data. This might occur upon receipt of a message concerning an aircraft for which no corresponding basic flight plan data had been previously received.

The RQP message shall be transmitted to the transferring ATS unit which originated an EST message, or to the centre which originated an update message for which no corresponding basic flight plan data are available.

If no message has been received at all, but an aircraft establishes radiotelephony (RTF) communications and requires air traffic services, the RQP message shall be transmitted to the previous ATS unit along the route of flight.

1.11.6.2 Request Complementary Flight Plan (RQS) Messages

A request supplementary flight plan (RQS) message shall be transmitted when an ATS unit wishes to obtain supplementary flight plan data.

The message shall be transmitted to the air traffic services reporting office at the departure aerodrome or in the case of a flight plan submitted during flight, to the ATS unit specified in the flight plan message.

1.11.6.3 Supplementary Flight Plan (SPL) messages

An SPL message shall be transmitted by the ATS reporting office at the departure aerodrome or by the unit to whom the FPL has been submitted to ATS units requesting information additional to that already transmitted in a CPL or FPL message.

When transmitted by the AFTN, the message shall be assigned the same priority indicator as that in the request message.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank