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

1.10.1 The regulatory basis

Regulatory requirements for flight plans are defined by:

• The Commission Regulation (EC) No 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) No 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) No 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 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 les dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plan de vol répétitifs.

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). Les plans de vol devront suivre les règles édictées par le NMOC (Voir le NM Flight Planning Requirements – Guidelines : https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines).

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.

A centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans has been established 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). Flight plans must follow the rules set out by the NMOC (See NM Flight Planning Requirements – Guidelines: https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines)..

1.10.2.1 Dépôt du plan de vol

1.10.2.1 Submission of flight plan

1.10.2.1.1 Exigences de dépôts

1.10.2.1.1 submission requirements

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.

The cases where flight plans are required are described in:

• ENR 1.2 for VFR flights;

• ENR 1.3 for IFR flights.

1.10.2.1.2 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 mn avant le départ.

• Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

1.10.2.1.2 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.

1.10.2.1.3 Moyens de communication d'un FPL

1.10.2.1.3 Means of communication of an FPL

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

i. 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 indiqué à l'ENR1.11 ; ou

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

i. 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 ENR1.11; or

© Service de l'Information Aéronautique, France

ii. 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 étant obligatoire pour déposer un plan de vol ; ou

iii. Directement au BNIA de Bordeaux pour les vols au départ de la France Métropolitaine ou, à ses horaires d'ouvertures, au BRIA d'Ajaccio pour les vols au départ de Corse. Les coordonnées des BNIA/BRIA sont disponibles dans la partie GEN 3.1 et également sur le site du SIA à la rubrique « Préparation de vol /Assistance BRIA ».

iv. En appelant le numéro +331 56 301 301 (numéro gratuit) qui permet une mise en relation avec l'organisme adéquat des services de l'aviation civile de France métropolitaine, quel que soit le lieu de l'appel en France métropolitaine ; ou

v. Pendant le vol (AFIL) ; le pilote commandant de bord transmet 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.

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 ». Tous les plans de vol mixtes doivent également être envoyés au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC) qui traitera la partie du vol effectuée en CAM. Ainsi, les adresses obligatoires à utiliser pour les PLN mixtes au-dessus de la France sont précisées en ENR 1.11.

ii. 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 to submit in a flight plan; or

iii. Directly at the ARO/BNIA of Bordeaux for flights departing from the Metropolitan France or, at its opening hours, at the ARO/BRIA of Ajaccio for flights departing from Corsica. The contact details of the BNIA/BRIA are available in part GEN 3.1 and also on the SIA website under the heading "Preflight Briefing / ARO Assistance".

iv. by calling the number +331 56 301 301 (toll-free number) which allows a connection with the appropriate body of civil aviation services of metropolitan France, regardless of the place of the call in metropolitan France; or

v. During flight (AFIL); the pilot-in-command may transmit the flight plan to ATS unit concerned by the air-to-ground communication means 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.

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". All mixed flight plans must also be sent to the Centralized Flight Information Office (BIVC) which will process the part of the flight carried out in OAT/CAM. Thus, the mandatory addresses to be used for mixed PLNs above France are specified in ENR 1.11.

1.10.2.2. Rédaction du plan de vol

1.10.2.2.1 Formulaire de plan de vol déposé

Le formulaire de plan de vol déposé est disponible à la page suivante

1.10.2.2. Drafting of the flight plan

1.10.2.2.1 Filed Plan Form

The filed flight plan form is available on the following page

© Service de l'Information Aéronautique, France

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority

<< = FF ➡

DESTINATAIRES / Adressees

<< =

HEURE DE DÉPÔT / Filing time

EXPÉDITEUR / Originator

<< =

IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type

<< = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF
Aircraft identification

8 RÈGLES DE VOL
Flight rules

TYPE DE VOL
Type of flight

<< =

9 NOMBRE / Number

TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft

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
1er / 1st 2ème / 2nd

<< =

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
HR MIN
E /

PERSONNES À BORD / Persons on board
P /

RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio
UHF VHF ELT / PLB
R / U V E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment
POLAIRE Polar DÉSERT Desert MARITIME Maritime JUNGLE Jungle
S / P D M J

GILETS DE SAUVETAGE / Jackets
LAMPES Light FLUORES Fluores UHF VHF
J / L F U V

CANOTS / Dinghies
NOMBRE Number CAPACITÉ Capacity COUVERTURE Cover COULEUR Colour
D / C

<< =

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).

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).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

1.10223 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 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.

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 (un ou deux 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

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 2.5 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 champs 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

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 Addressing and inserting data into fields

The addresses to be indicated in the "addressees" 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.

FIELD 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 diagraph (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 callsigns mentioned, in field 7 of two successive flight plans must be different (this constraint is related to the use of mode S).

FIELD 8: Flight rules and flight type (one or two 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 mode and for which the flight rules then change one or more times; and

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 transport;
- N: for non-scheduled air transport;
- G: for general aviation;
- M: for military aviation (see also note 2.5 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 unit, 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.

FIELD 9: Number of aircraft, aircraft type and wake turbulence category

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 « Indicatifs 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, chaque type d'aéronefs précédé du nombre d'aéronefs correspondants, à la suite de l'indicateur TYP/ du champ 18.

3. Catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef (1 caractère) : elle 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, Indicatifs 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 : Equipement 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 : Equipements 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

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 HFDL
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 kHz entre les canaux
U	UHF RTF
P1 à P2	Réservés aux RCP (voir Note 2.2.3.10)

b) Equipements et possibilités de navigation

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 — WIDE, 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.

FIELD 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.

FIELD 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. 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 HFDL
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 kHz channel spacing
U	UHF RTF
P1 to P2	RCP only (see Note 2.2.3.10)

b) Equipment and navigation possibilities

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
A	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.

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. 2.3.5 . — 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. 2.3.6 . — 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 2.2.3.7. — 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/. 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. — 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 8.33kHz 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 :
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/.

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 2.2.3.10.— 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).

CHAMP 10-b : Equipement de surveillance et possibilités connexes

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

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 possibilities to assist with the approach

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

d) Other equipment on board or other capabilities

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

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 . — 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. — 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)".

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. The exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33kHz 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 Insert EXM833 after COM/;
o Insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate, following NAV/;
o Insert CPDLCX after DAT/.

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

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)).

FIELD 10-b: Surveillance Equipment and capabilities

surveillance equipment and associated capabilities are identified as follows:

© Service de l'Information Aéronautique, France

Après le dernier caractère inséré en champ 10-a, insérer une barre oblique (/) puis, insérer :
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 chiffes), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

a) Équipement SSR modes A et C

Descripteur	Type d'équipement
A	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes)
C	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C

b) Équipement et possibilités 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
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. — Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans le champ 18 à la suite de SUR/.

CHAMP 13 : Emplacement et heure de départ (huit caractères)

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

1. Insérer l'emplacement de départ comme il suit :

a) si le départ est effectué depuis un aérodrome 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 aérodrome 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'aérodrome ou ;

After the last character inserted in field 10-a, insert a forward slash (/) and then insert:
1) N: if there is no monitoring equipment on board corresponding to the route to be followed, or if the equipment is not in working order; 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 indicate the equipment and monitoring capabilities on board that are in working order:

a) SSR equipment modes A and C

Descriptor	*Type of equipment*
A	Transponder — mode A (4 digits — 4 096 codes)
C	Transponder — mode A (4 digits — 4,096 codes) and mode C

b) Equipment and possibilities SSR mode S

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

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

c) ADS-B equipment and capabilities

Descriptor	*Type of equipment*
B1	*ADS-B with dedicated 1 090 MHz ADS-B "out" capability*
B2	*ADS-B with dedicated 1 090 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/.

FIELD 13: Location and time of departure (eight characters)

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) si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome, 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.

c) if the aircraft has not taken off from an aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in fields 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 du 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 (cinq caractères maximum), pour la première partie ou la totalité de la « croisière » sous l'une des formes suivantes :

a) en nœuds au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (N0485 pour 485kts), ou

b) en kilomètres par heure au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (K0830 pour 830km/h), ou

c) 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.

FIELD 15: Route

1. Designation rules

The flight plan data for the route are inserted in field 15, using only the conventions described in the paragraph « writing conventions" below and separating all subdivisions of 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 five characters), for the first part or the whole of the "cruise" in one of the following forms:

a) in knots by means of the letter N followed by 4 digits (N0485 for 485kts), or

b) in kilometres per hour by means of the letter K followed by 4 digits (K0830 for 830km/h), or

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

a) en niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple: F085 et F330 pour FL85 et FL330) ; ou

b) 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

c) en altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de 3 chiffres (exemples : A045 ; A100 pour de 4500 ft et 10 000 ft), ou

d) en altitude en dizaines de mètres exprimée par la lettre M suivie de 4 chiffres (exemple : M0840 pour 8400 mètres), ou

e) dans le cas d'un vol VFR non contrôlé, utiliser la mention VFR :

1.2. the level of cruising (maximum five characters) provided for the first part or all of the route to be travelled in one of the following forms:

a) in flight level expressed by the letter F followed by 3 digits (example: F085 and F330 for FL85 and FL330); or

b) 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

c) in altitude in hundreds of feet expressed by the letter A followed by 3 digits (examples: A045; A100 for 4500 ft and 10 000 ft), or

d) in altitude in tens of metres expressed by the letter M followed by 4 digits (example: M0840 for 8400 meters), or

e) in the case of an uncontrolled VFR flight, use the letters VFR

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

a) pour les parties du vol effectuées sur des routes ATS désignées, appliquer successivement les points suivants :

i. Aérodrome de départ

o 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 ;

o 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 ;

ii. 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.

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

a) for those parts of the flight operated on designated ATS routes, apply successively the following points:

i. Departure aerodrome

o 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;

o 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.

ii. 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 section, 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

i. 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

ii. lorsque l'autorité ATS compétente l'exige, définir la route par des points définis comme suit :

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.

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

i. 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 route, or a change of flight rules is planned; or

ii. where required by the competent ATS authority, define the route by points defined as follows:

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.

2.1. 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.

2.1. 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) 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.

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 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 respectively. (2) above, even where only one of those quantities is affected by a change.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Examples: 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 dégagement 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 dégagement à destination (2 au maximum) sont indiqués de la façon suivante, pour chacun des aérodromes concernés :

a) si l'aérodrome de dégagement 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 :

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

Examples: 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 forward 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

FIELD 16: Destination aerodrome and total estimated elapsed time — destination alternate aerodromes

Field 16 is completed as follows:

1) Destination aerodrome and estimated total duration:

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 field 18, following DEST/, the clear 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 field 18, after ALTN/, the name and location of the aerodrome

FIELD 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 if no other information is given in this field; or

2) any other necessary information, in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder 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 (e.g., search and rescue mission):

Descriptor	*Reason for special treatment by ATS units*
ALTRV	*Flight operated in accordance with an altitude reservation*

© Service de l'Information Aéronautique, France

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	Military Authority Assumes Responsability for Separation of Aircraft : 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

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	*Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft: 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*

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 »). Ces aéronefs doivent éviter les espaces RVSM.

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)

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

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

[EUR] Vol 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 such a way as 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"). These aircraft must avoid RVSM spaces.

Where 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)

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

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] Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la 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)

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

[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 field 10 of the flight plan and the descriptor 'EURPRNAV' after the NAV/ indicator in field 18.

ii. RNP specifications (required navigation performance)

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 aérodrome figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente, inscrire le nom et l'emplacement de cet aérodrome ; sinon,

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

• Les coordonnées géographiques de cet aérodrome, 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 aérodrome

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'informatique 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.

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 authorisation required)*
T2	*RNP AR APCH without RF (special authorisation 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, (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 field 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 field 10-a.

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

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

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

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

g)DEP/: information on the departure location, if the ZZZZ group is listed in field 13, or the ATS organization from which additional flight plan data can be obtained, if AFIL is listed in field 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/: name and location of the destination aerodrome, if the ZZZZ group is listed in field 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 thus defined differs from that indicated in field 7.

© Service de l'Information Aéronautique, France

[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).

[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.

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

[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.

Examples: 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 field 9.

Example: TYP/2F15 5F5 3B2

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

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

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

When information is entered in this field, 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).

Example: DLE/MDG0030

[FR] The DLE/ indicator in field 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 Users Manual document (STAY/ in field 15 associated with STAYINFO/ in field 18, see IFPS Users Manual).

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

[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) »

[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.
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

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

[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 submitted flight plan replacement iteration. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS Users Manual.

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

[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 Users Manual.

FIELD 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 field 19 – Remarks field (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: 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 dinghiesas follows:

a) if there is no dinghies on board: cross out the letters D and C; or

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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 dinghiesare not covered;
iv. COLOR: indicate the color 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 "DEPOSIT BY" field, the name of the organization, department or person filing the flight plan.

1.10.2.3 Restrictions, limitations et informations particulières

1.10.2.3.1 Respect des règles d'utilisation et de disponibilité de l'espace aérien

Les plans de vol à destination, en provenance, ou traversant l'espace aérien français (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.

Pour répondre à la complexité des restrictions RAD, tout projet de route doit respecter a minima les règles de la parité des niveaux de vol et peut être testé dans l'outil du NM sur le NOP Portal -> Free Text Editor https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL.

Des informations complémentaires sur le RAD en France peuvent être obtenues en contactant la DSNA/DO/RAD Team à l'adresse do-rad@aviation-civile.gouv.fr.
La publication à l'AUP/UUP des zones militaires auxquelles certaines de ces restrictions sont associées permet un traitement volumique des plans de vol IFR.

1.10.2.3 Restrictions, limitations and special information

1.10.2.3.1 adherence to airspace utilization rules and availability

Flight plans to, from or through French airspace (FIR/UIR, CTA/TMA, CTR, etc.) must comply with the restrictions defined in the route availability document (RAD).

This common European reference document containing all airspace utilisation rules and availability of French airspace is available via https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

To meet the complexity of RAD restrictions, any routes project must comply at least with the rules of parity of flight levels and be tested in the NM tool on the NOP Portal -> Free Text Editor https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL

Further information on RAD in France can be obtained by contacting the DSNA/DO/RAD Team at do-rad@aviation-civile.gouv.fr
The publication in the AUP/UUP of the military zones with which some of these restrictions are associated allows for volume processing of IFR flight plans.

1.10.2.3.2 outils de visualisation pour la mise en œuvre d'Espaces en cheminement libre (FRA)

Les procédures de planification particulières pour le FRA sont en ENR 1.3

Un portail FRA@DSNA (https://fra.dsna.fr) est accessible depuis le site de la DSNA (https://dsna.fr).

Il donne accès à un outil de visualisation des routes planifiables dans les espaces FRA de la DSNA, avec possibilités de filtrage.

Il est ouvert sans démarche supplémentaire à tous ceux possédant déjà un identifiant et un mot de passe pour le portail CDM@DSNA.

Pour les usagers désirant s'inscrire :

- Aller sur https://cdm.dsna.fr
- Cliquer sur « Sign in » en bas de page
- Compléter le formulaire d'inscription
- Une fois le mot de passe obtenu, aller sur https://fra.dsna.fr et se connecter avec l'identifiant et le mot de passe nouvellement créé.

1.10.2.3.2 Visualization tool for the implementation of the Free Routing Airspace (FRA)

The specific planning procedures for FRA are in ENR 1.3.

A FRA@DSNA portal (https://fra.dsna.fr) is available on the DSNA website (https://dsna.fr).

Access is granted without additional step to all those who already have a login and password for the CDM@DSNA portal.

For users wishing to register :

- Go to https://cdm.dsna.fr
- Click on "Sign in" at the bottom of the page
- Complete the registration form
- Once the password obtained, go to https://fra.dsna.fr and use the newly created login and password.

1.10.2.3.3 Flight plan Buffer Zone (FBZ) – zone tampon de plan de vol

Pour chaque zone pertinente, une FBZ a été établie à des fins de planification des vols IFR uniquement. Dans pareil cas, les restrictions portent sur la FBZ et non sur la zone elle-même, permettant de bénéficier d'un tampon géographique et/ou temporel. Les plans de vol peuvent être déposés jusqu'à la limite de la FBZ lorsqu'elle est active. La route décrite dans le champ 15 du formulaire de plan de vol, devrait considérer la trajectoire nominale entre deux points selon la route la plus courte du grand cercle (orthodromie). Une FBZ quand elle est active, bloque les routes IFR impactant le volume concerné et implique l'utilisation d'une route de contournement.

La zone concernée et la ou les FBZ associées ainsi que les modalités d'activation sont décrites en ENR5.2 et sont publiées dans l'AUP/UUP, de même que les restrictions associées.

1.10.2.3.3 Flight plan Buffer Zone (FBZ)

When applicable, for each relevant area, an FBZ has been established for IFR flight planning purposes only. In such cases, the restrictions relate to the FBZ and not to the area itself, allowing for a geographical and/or temporal buffer. Flight plans can be filed up to the limit of the FBZ when it is active. The route described in field 15 of the flight plan form should consider the nominal track between two points according to the great circle shortest route (orthodromy). An FBZ when active, blocks IFR routes impacting the volume concerned and implies the use of a bypass route.

The area concerned and the associated FBZ(s) and the activation procedures are described in ENR5.2 and are published in the AUP/UUP, together with the associated restrictions.

1.10.2.3.4 No Planning Zone (NPZ) – zone de non-planification

Des NPZ sont publiables dans l'espace aérien Free Route français. Une NPZ est un volume d'espace aérien défini à l'intérieur duquel la planification des trajectoires FRA DCT est soit interdite, soit autorisée uniquement pour les exceptions décrites en ENR2.2.

1.10.2.3.4 No Planning Zone (NPZ)

NPZs can be published in French Free Route airspace. An NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either prohibited or permitted only for the exceptions described in ENR2.2.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les usagers de l'espace aérien peuvent éviter ces zones en planifiant via des points significatifs appropriés autour de la NPZ ou selon les conditions décrites. La planification d'un vol à travers la NPZ concernée entraînera un message de rejet par l'IFPS, sauf si les conditions définies sont remplies.

1.10.3 Le système de plan de vol répétitif (RPL)

Depuis le 21 mars 2020, le service de gestion des plans de vol répétitifs (RPL) n'est plus assuré par le Network Manager (Eurocontrol).
Les opérateurs doivent remplir des PLN pour chaque vol conformément au §1.10.2.

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 ENR1.11.

1.10.5 Planifications particulières

1.10.5.1 Vols au départ ou à l'arrivée d'aérodromes coordonnés.

1.10.5.1.1 Vols concernés

Certains aérodromes sont dits « à facilitation d'horaires » ou « coordonnés » au sens du règlement communautaire n°95/93 du 18 janvier 1993 modifié. Ils sont désignés comme tel par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Sur un aéroport coordonné, tout atterrissage et tout décollage d'un aéronef en régime de vol IFR doit, sauf en cas de force majeure, d'atterrissage d'urgence, de vols d'Etat ou humanitaires, faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR. Les créneaux aéroportuaires doivent être mis à jour par les exploitants d'aéronefs en fonction des changements apportés à leur demande initiale.

La DGAC a mis en place pour ces aéroports un système de contrôle de la cohérence entre les plans de vols déposés et les créneaux aéroportuaires attribués par le coordonnateur. Afin de faciliter ce contrôle, pour les vols d'aviation d'affaires et d'aviation générale, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'identification communiqué par COHOR lors de l'attribution du créneau aéroportuaire correspondant.

Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'identification >

Le numéro d'identification est celui communiqué par le coordonnateur lors de l'attribution du créneau aéroportuaire. Il est constitué de 14 caractères alphanumériques, dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aéroport pour lequel le créneau aéroportuaire a été délivré.

Exemple : RMK/ASLLFMDA000000901

Si le vol relie deux aéroports coordonnés, les numéros d'identification délivrés par le coordonnateur pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18 suivant le format ci-dessous :
RMK/ASLLFMND123456789
RMK/ASLLFMDA901234567

Les vols d'aviation d'affaires et d'aviation générale pour lesquels le plan de vol ne mentionnera pas de numéro d'identification feront l'objet d'une vérification auprès de l'exploitant par l'organisme COHOR et pourront, le cas échéant, être suspendus. Un message sera alors envoyé à l'adresse origine du plan de vol, au nom de la Direction générale de l'aviation civile.

Les vols entrepris en violation du règlement communautaire n°95/93 susmentionné et de l'article R.132-4 du code de l'aviation civile (vols sans créneau aéroportuaire correspondant) s'exposent à une amende administrative de 7500 euros, doublée en cas de récidive conformément à l'article R.160-1 dudit code.

1.10.5.1.2 Renseignements complémentaires

Coordonnées de COHOR : Site web : www.cohor.org

Email : slots@cohor.org

TEL : +33 1 49 75 88 10

Adresse postale :

2 rue du Commandant Mouchotte
Bât.522 ORLYTECH
91550 PARAY VIEILLE POSTE

Horaires : du lundi au vendredi, de 08:30 à 17:30 (Heures locales).

Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate significant points around the NPZ or under the conditions described. Flight planning through the relevant NPZ will result in a rejection message by the IFPS, unless the defined conditions are met.

1.10.3 Repetitive flight plan (RPL) system

Since 21 March 2020, the repetitive flight plan (RPL) management service is no longer provided by the Network Manager (Eurocontrol).
Operators must complete PLNs for each flight in accordance with §1.10.2.

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 unit.
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 unit.
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 ENR1.11.

1.10.5 Special planning

1.10.5.1 Flights to or from coordinated aerodromes.

1.10.5.1.1 Affected flights

Some aerodromes are called "schedule facilitated" or "coordinated" as defined in the Community Regulation No. 95/93 of 18 January 1993 as amended. They are designated as such by an Order of the Minister responsible for civil aviation. On a coordinated airport, any landing and take-off of an aircraft in IFR flight must, except in cases of force majeure, emergency landing, state or humanitarian flights, be the subject of a prior allocation of airport slot by the COHOR association. Airport slots must be updated by aircraft operators based on changes to their initial application.

The French CAA (DGAC) has set up a system for checking the consistency between the flight plans submitted and the airport slots allocated by the coordinator for these airports. In order to facilitate this control, for business and general aviation flights, it is mandatory to fill in field 18 of the flight plan with the identification number communicated by COHOR when allocating the corresponding airport slot.

The filing format is: RMK/ASL<identification number>

The identification number shall be provided by the coordinator when the airport slot is allocated. It consists of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the airport slot was issued.

Example: RMK/ASLLFMDA000000901

If the flight connects two coordinated airports, the identification numbers issued by the coordinator for each of the airports must be entered in field 18 in the format below:
RMK/ASLLFMND123456789
RMK/ASLLFMDA901234567

Business and general aviation flights for which the flight plan does not include an identification number will be checked with the operator by COHOR and may, if necessary, be suspended. A message will then be sent to the original address of the flight plan, on behalf of the french CAA (DGAC).

Flights undertaken in violation of the above-mentioned Community Regulation No. 95/93 and Article R.132-4 of the Civil Aviation Code (flights without a corresponding airport slot) are subject to an administrative fine of 7500 euros, doubled in the event of a repeat infringement in accordance with Article R.160-1 of the said Code.

1.10.5.1.2 Additional information

CONTACT DETAILS OF COHOR: Website: www.cohor.org

Email: slots@cohor.org

TEL: +33 1 49 75 88 10

Mailing address:

2 rue du Commandant Mouchotte
Bât.522 ORLYTECH
91550 PARAY VIEILLE POSTE

Opening hours: Monday to Friday, from 08:30 to 17:30 (Local time).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour les vols d'aviation d'affaires et d'aviation générale, le créneau aéroportuaire peut être obtenu par l'intermédiaire d'un assistant aéroportuaire qui communiquera le numéro d'identification à reporter dans le champ 18 du plan de vol. La liste et les contacts des assistants aéroportuaires traitant les vols d'aviation générale et d'aviation d'affaire est disponible pour chacun des aéroports coordonnés sur le site internet de COHOR (www.cohor.org).

For business and general aviation flights, the airport slot can be obtained through an airport assistant (ground handler) who will communicate the identification number to be reported in field 18 of the flight plan. The list and contacts of airport ground handler for general and business aviation flights is available for each of the coordinated airports on the COHOR website (www.cohor.org).

1.10.5.2 Vols circulaires en régime de vol IFR au-dessus du FL 145

1.10.5.2.1 Caractéristique des vols concernés

Les vols concernés sont les vols en régime de vol IFR, au-dessus du FL 145, dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome de destination sont identiques (vols circulaires). La trajectoire des vols circulaires en régime de vol IFR au-dessus du FL 145 peut se révéler incompatible avec les flux de trafic aérien habituels. Ces vols font l'objet d'une étude d'intégration dans le trafic aérien dans le cadre de la procédure de coordination préalable avec les organismes français de la circulation aérienne décrite ci-après. Cette procédure ne s'applique pas 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).

1.10.5.2 IFR circular flights over FL 145

1.10.5.2.1 Characteristic of the flights concerned

The flights concerned are flights in IFR, over FL 145, whose departure aerodrome and destination aerodrome are identical (circular flights). The trajectory of circular flights in IFR over FL 145 may be incompatible with usual air traffic flows. These flights are subject of an assessment for integration into air traffic as part of the prior coordination procedure with French ATS units described below. Note 5.2.1 - This procedure does not apply 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).

1.10.5.2.2 Procédure de coordination préalable avec les organismes français de la circulation aérienne :

Deux jours ouvrés avant le vol, au plus tard à 12h00 locales (sauf accord particulier entre un exploitant aérien et un organisme ATS), l'exploitant aérien fait une demande de vol circulaire par courriel à l'organisme de la circulation aérienne concerné :

1.10.5.2.2 Prior coordination procedure with French air traffic units:

Two working days before the flight, no later than 12:00 local time (unless otherwise agreed between an air operator and an ATS unit), the air operator shall make a circular flight request by email to the air traffic organization concerned:

Centre de contrôle	Adresse courriel de contact
CRNA BORDEAUX ACC/UAC (LFBB)	crna-so-e-ct-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr
CRNA BREST ACC/UAC (LFRR)	crna-o-e-co-temps-reel-bf@aviation-civile.gouv.fr
CRNA MARSEILLE ACC/UAC (LFMM)	crna-se-e-ctrl-tempsreel@aviation-civile.gouv.fr
CRNA PARIS ACC/UAC (LFFF)	lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr
CRNA REIMS ACC/UAC (LFEE)	reims-acc.spacc@aviation-civile.gouv.fr
SNA CE - LFLL	temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr
SNA CE - LFLC	sna-ce-clermont-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr
SNA N	sna-n-lille-controle-encadrement@aviation-civile.gouv.fr
SNA NE - LFST	strasbourg.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr
SNA NE - LFSB	bale.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr
SNA O - LFRS	sna-o-e-ct-ld@aviation-civile.gouv.fr
SNA RP - CDG	lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr
SNA RP - ORLY	lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr
SNA RP - AG	sna-rp-ag-sub_etude-bf@aviation-civile.gouv.fr
SNA S	sna-s-blagnac.controle@aviation-civile.gouv.fr
SNA SE	temps-reel-nice-bf@aviation-civile.gouv.fr
SNA SO - LFBD	sna-so-ctl@aviation-civile.gouv.fr
SNA SO - LFBP	sna-so-pyrenees-ctl-ld@aviation-civile.gouv.fr temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr
SNA SSE - LFML	temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr
SNA SSE - LFMT	montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr

Control Center	*Contact email address*
CRNA BORDEAUX ACC/UAC (LFBB)	*crna-so-e-ct-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr*
CRNA BREST ACC/UAC (LFRR)	*crna-o-e-co-temps-reel-bf@aviation-civile.gouv.fr*
CRNA MARSEILLE ACC/UAC (LFMM)	*crna-se-e-ctrl-tempsreel@aviation-civile.gouv.fr*
CRNA PARIS ACC/UAC (LFFF)	*lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr*
CRNA REIMS ACC/UAC (LFEE)	*reims-acc.spacc@aviation-civile.gouv.fr*
SNA CE - LFLL	*temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr*
SNA CE - LFLC	*sna-ce-clermont-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr*
SNA N	*sna-n-lille-controle-encadrement@aviation-civile.gouv.fr*
SNA NE - LFST	*strasbourg.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr*
SNA NE - LFSB	*bale.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr*
SNA O - LFRS	*sna-o-e-ct-ld@aviation-civile.gouv.fr*
SNA RP - CDG	*lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr*
SNA RP - ORLY	*lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr*
SNA RP - AG	*sna-rp-ag-sub_etude-bf@aviation-civile.gouv.fr*
SNA S	*sna-s-blagnac.controle@aviation-civile.gouv.fr*
SNA SE	*temps-reel-nice-bf@aviation-civile.gouv.fr*
SNA SO - LFBD	*sna-so-ctl@aviation-civile.gouv.fr*
SNA SO - LFBP	*sna-so-pyrenees-ctl-ld@aviation-civile.gouv.fr*
SNA SSE - LFML	*temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr*
SNA SSE - LFMT	*montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr*

Si plusieurs centres de contrôle sont impactés, la demande doit être transmise à la Direction des Opérations de la DSNA (DSNA/DO/DOM2/pôle GEF) : do-2u-exomil@aviation-civile.gouv.fr) qui coordonnera l'activité avec les centres concernés.

Eléments à communiquer lors la demande :
- Indicatif d'appel ;
- Type d'aéronef ;
- Date et heure estimée de décollage ;
- Route et niveaux de vol demandés ;
- Durée du vol ;
- Profil du vol dans le plan vertical ;
- Vitesses d'évolution ;
- Nature de la mission et objectif du vol circulaire ;
- Numéro de téléphone du demandeur.

En fonction des contraintes identifiées, les organismes de la circulation aérienne peuvent demander à l'exploitant d'effectuer des modifications de route, de niveaux de vol ou d'horaires. Les modifications effectuées en accord avec les organismes de la circulation aérienne assurent l'exploitant aérien du bon déroulement des opérations envisagées

A noter que si aucune demande n'a été faite au préalable, le vol ou les demandes d'évolutions particulières pourront être refusés en temps réel par les contrôleurs de la circulation aérienne. Faute d'une préparation coordonnée, ce vol peut affecter négativement la charge de travail des organismes de la circulation aérienne. À cet égard, l'exploitant d'aéronef s'expose à une sanction telle que mentionnée à l'article R. 160-1 du code de l'aviation civile et rappelée à l'ENR 1.10.6.

If several ATC units are impacted, the request must be sent to the Directorate of Operations of the DSNA (DSNA/DO/DOM2/GEF pole): do-2u-exomil@aviation-civile.gouv.fr) which will coordinate the activity with the centers concerned.

Elements to communicate when requesting:
- Call sign;
- Aircraft type;
- Estimated date and time of take-off;
- Route and flight levels requested;
- Duration of the flight;
- Flight profile in the vertical plane;
- Rates of evolution;
- Nature of the mission and objective of the circular flight;
- Applicant's telephone number.

Depending on the constraints identified, air traffic services units may ask the operator to make changes to the route, flight levels or schedules. Amendments made in agreement with air traffic services units shall ensure that the air operator runs smoothly the operations considered.

It should be noted that if no request has been made beforehand, the flight or requests for special changes may be refused in real time by air traffic controllers. Without coordinated preparation, this flight can negatively affect the workload of air traffic units. In this regard, the aircraft operator is liable to a penalty as mentioned in Article R. 160-1 of the Civil Aviation Code and recalled in ENR 1.10.6.

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 peuvent, par leur caractère particulier, être refusés par les organismes civils de contrôle aérien.

Ces vols doivent alors être effectués, partiellement ou totalement, sous la responsabilité des Centres de Contrôle Essais-Réception (CCER) de la DGA : «DGA Essais en vol » (DGA EV) organisme relevant de la Direction Générale de l'Armement.

Le dispositif de contrôle aérien de DGA EV est constitué de sept CCER implantés sur divers sites du Ministère des Armées ou du Ministère chargé des transports, dont notamment trois des cinq centres en route de la navigation aérienne (CRNA). Ces centres de contrôle sont situés à Aix-en-Provence (CRNA/Sud-Est), à Bordeaux (CRNA/Sud-Ouest), à Brest (CRNA/Ouest), à Cazaux (centre militaire de contrôle de Cazaux), à Istres (centre militaire de contrôle d'Istres), à Mont de Marsan (centre de détection et de contrôle de l'armée de l'air), à Toulouse (Approche de Toulouse Blagnac).

1.10.5.3.2 Procédure d'agrément

Conformément aux dispositions de 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 :
DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres
Division CER
13128 Istres Armées

1.10.5.3.3 Planification des vols

Conformément aux conditions générales d'utilisation des services de la CER (diffusées lors de la procédure d'agrément), toute activité doit être programmée et s'inscrire dans le cadre d'un contrat entre la DGA EV et l'exploitant.

Les demandes de vol doivent être adressées par télécopie à la Cellule de Coordination de la division CER à Istres. Cet organisme est chargé de la planification de toute l'activité contrôlée par les centres de contrôle essai réception (CCER) à l'intérieur ou à l'extérieur d'espaces aériens spécifiques Coordonnateurs / Coordinators

TEL : 04 42 48 36 67 ou / or TEL : 04 42 48 36 68
Fax : 04 42 48 35 92

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

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 work carried out on aircraft with a view to restoring to the aircraft their certificate of airworthiness may, by their particular nature, be refused by civil air traffic control units.

These flights must then be carried out, partially or totally, under the responsibility of the Test-Reception Control Centers (CCER) of the DGA: "DGA Flight Tests" (DGA EV) body under the Directorate General of Armaments.

DGA EV's air traffic control system consists of seven CCER located on various sites of the Ministry of the Armed Forces or the Ministry of Transport, including three of the five en route control centres (CRNA). These control centers are located in Aix-en-Provence (CRNA/South-East), Bordeaux (CRNA/South-West), Brest (CRNA/West), Cazaux (Cazaux military control center), Istres (Istres military control center), Mont de Marsan (air force detection and control center), Toulouse (Toulouse Blagnac approach).

1.10.5.3.2 Approval procedure

In accordance with the provisions of Article D. 131-4 of the Civil Aviation Code, potential new users of Air Traffic Type-Approval (REB) services must apply for approval from the Director of DGA Flight Tests (DGA EV) to conduct a CER flight.

This request should be addressed to:
DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres D
ivision CER
13128 Istres Armées

1.10.5.3.3 Flight planning

In accordance with the general conditions of use of the CER services (disseminated during the authorisation procedure), any activity must be scheduled and be part of a contract between the DGA EV and the operator.

Flight requests must be sent by fax to the Coordination Cell of the REC Division in Istres. This body is responsible for planning all activity controlled by test reception control centres (RECCs) inside or outside specific airspaces Coordonnateurs / Coordinators

TEL: +33(0)4 42 48 36 67 or / or TEL: +33(0)4 42 48 36 68
Fax:+33(0)4 42 48 35 92

Each request must be accompanied by a flight profile.

© Service de l'Information Aéronautique, France

En fonction de la localisation des aérodromes de départ et de destination, et en fonction de la nature des opérations à effectuer en vol, le vol est :
- Soit pris en charge totalement par le contrôle de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) ;
- Soit pris en charge successivement par les organismes civils de contrôle (d'aérodrome et d'approche) et par le contrôle de la circulation aérienne d'essais-réception.

Depending on the location of the departure and destination aerodromes, and depending on the nature of the operations to be carried out in flight, the flight:
- is fully supported by air traffic control test-reception (CER);
- is taken over successively by the civilian control units (aerodrome and approach) and by air traffic control of test-reception.

Dans tous les cas, un plan de vol doit être déposé. Pour la phase du vol exécutée avec le contrôle CER, le contenu du plan de vol est arrêté au moment de la demande de planification du vol avec la Cellule de Coordination.

In all cases, a flight plan must be filed. For the phase of the flight executed with the CER control, the content of the flight plan is decided at the time of the request for flight planning with the Coordination Cell.

Les demandes doivent respecter les délais suivants

Applications must meet the following deadlines

Programmation journalière / *Daily planning*	A J-1 avant 16h00 locales */ At D-1 before 1600 (local time)*
Programmation hebdomadaire / *Weekly planning*	Le jeudi avant 16h00 locales pour la semaine suivante *On Thursday before 1600 (local time) for the next week*
Vols du lundi ou premier jour consécutif à une journée non ouvrée. *Flights on Monday and for the first dayafter a non-working day.*	Dernier jour ouvrable avant 12h00 locales *Last working day before 1200 (local time)*
Vols du samedi devant être effectués entre 09h00 et 13h00 locales. *Flights on Saturday between 0900 and 1300 (local time).*	Le jeudi avant 13h00 locales / *On Thursday before 1300 (local time)*

La programmation des vols est arrêtée au plus tard à 18h00 locales par la Cellule de Coordination. Cette programmation est alors diffusée à l'ensemble des usagers et des organismes de contrôle de la CER concernés.

The scheduling of flights is stopped no later than 18:00 local time by the Coordination Cell. This programming is then broadcast to all users and supervisory bodies of the CER concerned.

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.

Note 5. 3.1: requests for flights requiring the use of particular spaces subject to reservation at the national level, must be submitted to the Coordination Unit on D-2.

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 centre de contrôle essais-réception (CCER) concerné par le vol. Les numéros de téléphone sont fournis par la Cellule de Coordination.

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.

1.10534 Pre-flight telephone interview

For each flight, a telephone interview is mandatory between the pilot in command (or his representative) and the manager-on-duty of the first test-reception control centre (CCER) concerned by the flight. Telephone numbers are provided by the Coordination Unit.

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

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.

1.10.6 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) No 255/2010 of 25 March 2010 establishing common rules on the management of air traffic flows, 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) No 255/2010.
- Flight plan that does not reflect the planned flight profile.
- Several flight plans filed for the same flight.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank