

**ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN****AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT****1.9 Centre des opérations de gestion de réseau (NMOC)**

Procédures de dialogue entre les usagers, le NMOC et les organismes de la circulation aérienne concernant les mesures de Gestion des Courants de Trafic aérien et de Gestion de l'Espace Aérien (GCTEA).

**1.9.1 Organisation générale et responsabilités**

En vue d'accroître l'efficacité de la gestion des courants de trafic aérien et conformément à l'accord conclu par les Ministres des Transports des Etats membres de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) une unité centrale de gestion des courants de trafic appelée NMOC (Network Manager Operations Center) est mise en œuvre par EUROCONTROL.

Cette unité est chargée pour l'ensemble de l'Europe d'assumer la responsabilité exécutive des activités de régulation qui comprend la planification stratégique (saisonnnière) et pré-tactique (l'avant veille et la veille des opérations) ainsi que l'exécution tactique (en temps réel) des mesures de régulation.

En ce qui concerne la France métropolitaine, ces activités sont réalisées par la NMOC en coordination étroite :

- avec la DSNA/DO pour la phase stratégique.

- avec les cinq CRNA (Centre Régional de la Navigation Aérienne) par l'intermédiaire de leur FMP (Flow Management Position) position de régulation implantée dans chacun des centres de contrôle en route, pour les phases pré-tactique et tactique.

**1.9.1.1 Informations d'ordre général**

Le pouvoir général de fourniture des services de gestion des courants de trafic aérien dans les FIR/UIR françaises est délégué au NMOC d'EUROCONTROL.

**1.9.1.2 Attributions du NMOC**

Le NMOC est chargé :

- d'assurer l'adéquation des courants de trafic à la capacité déclarée des secteurs qu'ils traversent,
- de veiller à ce que les mesures GCTEA, lorsqu'il y a lieu d'en prendre, soient appliquées équitablement et de manière à limiter au maximum les pénalités imposées aux exploitants d'aéronefs.

A cette fin, le NMOC applique les procédures :

- convenues au niveau international,
- publiées dans la documentation NMOC correspondante,
- dotées, dans les FIR énumérées ci-dessus, du même statut que les procédures expressément publiées dans l'AIP.

**1.9.1.3 Attributions des Services de la circulation aérienne**

Un poste de gestion des courants de trafic (FMP) est activé dans chaque CCR/UAC afin d'assurer la liaison entre l'ATC, les exploitants d'aéronefs locaux et le NMOC.

Les services ATS installés dans les aérodromes veillent à ce que les vols respectent les créneaux de départ qui leur sont attribués par le NMOC, conformément aux dispositions des Procédures complémentaires régionales applicables à la Région Europe (Document 7030 de l'OACI, Chapitre 13). Les vols qui ne respectent pas leur créneau ne sont pas autorisés à lancer leurs moteurs. Cependant, l'ATC met tous les moyens en œuvre pour permettre aux vols en partance de respecter les créneaux et éviter qu'ils soient empêchés de décoller en raison de légers retards de circulation au sol.

**1.9 Network Manager Operation Center (NMOC)**

Dialog procedure between the users, the NMOC and the air traffic control units as regards the Air Traffic Flow and Capacity Management measures (ATFCM).

**1.9.1 General organization and responsibilities**

For the purposes of increasing the air traffic flow management efficiency and as per the agreement made between the Ministries of Transport of the Member States of the European Civil Aviation Conference (ECAC), a central air traffic flow management unit called NMOC (Network Manager Operation Center) is implemented by EUROCONTROL.

This unit is in charge, for entire Europe, of bearing the executive responsibility of the flow management activities which includes strategic (seasonal) and pre-tactical (2 days and 1 day before the operations) planning as well as the tactical execution (in real time) of the flow management measures.

As regards metropolitan France, these activities are performed by the NMOC in close coordination with:

- DSNA/DO (French Directorate for Air Navigation Services - Operations Branch) for the strategic phase,

- the five CRNAs (Regional Air Navigation Centers) through their FMP (Flow Management Position), flow management position located in each en-route flow management center, for the pre-tactical and tactical phases.

**1.9.1.1 General information**

The general air traffic flow management service supply power in the French FIRs/UIRs is delegated to the EUROCONTROL NMOC.

**1.9.1.2 NMOC functions**

The NMOC is in charge of:

- providing for adequacy of air traffic flows with the declared capacity of the sectors they go through,
- ensuring that the ATFCM measures, when required, are applied equitably and so as to limit at the maximum the penalties imposed to the aircraft operators.

For that purpose, the NMOC applies the procedures:

- which are agreed at international level,
- which are published in the corresponding NMOC documentation,
- which have, in the above-mentioned FIRs, the same status as the procedures specifically published in the AIP.

**1.9.1.3 Air traffic services' functions**

A traffic flow management position (FMP) is activated in each ACC/UAC so as to provide the link between the ATC, the local aircraft operators and the NMOC.

The ATS services located in the aerodromes ensure that the flights comply with the departure time slots allocated to them by the NMOC, as per the provisions in the Regional supplementary procedures applicable to the Europe region (Document 7030 of ICAO, Chapter 13). The flights that do not comply with their time slot are not authorized to start their engines. However, the ATC implements all means to enable the outbound flights to comply with the time slots and avoid them from not being cleared to take off due to small ground traffic delays.

**1.9.1.4 Attributions des exploitants d'aéronefs**

Les exploitants d'aéronefs sont chargés de s'informer des procédures et mesures suivantes et de les appliquer :

- a) Procédures GCTEA générales, y compris impératifs en matière de dépôt des plans de vol et d'échange de messages,
- b) Mesures GCTEA stratégiques (RAD, scenarios),
- c) Mesures GCTEA en vigueur.

En particulier, ils doivent respecter les créneaux de départ alloués par le NMOC .

**1.9.1.5 Documentation GCTEA**

Les procédures GCTEA générales applicables dans l'ensemble de la Région Europe de l'OACI sont publiées dans les Procédures complémentaires régionales (Europe) de l'OACI (Document 7030). Les procédures NMOC sont décrites en détail dans le Manuel NMOC qui peut être obtenu auprès de la bibliothèque d'EUROCONTROL, rue de la Fusée 96, B-1130 Bruxelles, ou via le site internet :

<http://www.nm.eurocontrol.int>, chapitre publications

**1.9.1.6 Réglementation Française**

On se reportera plus particulièrement concernant les règles de dépôt de plan de vol et la GCTEA aux passages suivants de la Réglementation de la Circulation Aérienne - RCA3, § 2.3.4 Régulation de débit de la circulation aérienne.

**1.9.2 Prise de connaissance des mesures de régulation**

Les usagers sont informés de la mise en oeuvre de mesures de régulation par des messages appelés ANM (Air Traffic Flow Management Notification Messages).

Le NMOC diffuse ces messages aux BRIA (Bureaux Régionaux d'Information et d'Assistance au vol) et aux usagers qui en ont fait la demande. Ils sont également disponibles sur le site internet du NMOC.

Des messages d'information de régulation appelés AIM (Air Traffic Flow Management Information Message) comportant notamment des propositions de scénarios ou autres informations relatives à l'écoulement de trafic sont également diffusés quotidiennement du NMOC.

**1.9.3 Dialogue avec le NMOC**

**1.9.3.1 Délai de dépôt des plans de vol**

La procédure d'attribution de créneau pour un vol soumis à des mesures de régulation est déclenchée par le dépôt d'un plan de vol dans l'IFPS (système intégré de traitement initial des plans de vols) du NMOC .

Dans un tel cas (vol planifié sur un aérodrome ou un espace soumis à mesures de régulation) :

- comme tout autre vol contenant au moins une partie IFR, le dépôt du plan de vol auprès de l'IFPS doit intervenir au plus tard une (1) heure avant l'EOBT (EOBT : Estimated Off-Block Time, heure estimée de départ de l'aire de stationnement),
- tout changement de l'EOBT supérieur à quinze (15) minutes doit faire l'objet d'un message de modification.

L'attention des usagers est attirée sur les règles d'attribution des créneaux de décollage par les systèmes du NMOC (voir documentation NMOC Library).

Il est par conséquent, **recommandé aux usagers** qui planifient un vol en provenance ou à destination d'un aérodrome ou passant par un espace soumis à des mesures de régulation, **de déposer leur plan de vol à l'IFPS au moins trois (3) heures avant l'EOBT**. Dans le cas d'un dépôt de plan de vol moins de trois (3) heures avant l'EOBT, le vol se verra attribué la mention « LATE-FILER » (LF) et pourrait subir un retard bien supérieur à la moyenne des autres vols planifiés sur les mêmes aérodromes ou espaces régulés.

**1.9.3.2 Echanges avec l'IFPS**

Les adresses RSFTA pour l'envoi des messages plan de vols (et messages associés) sont :

- EUCHZMFP (Unité de traitement initial des plans de vol de Bruxelles).
- EUCBZMFP (Unité de traitement initial des plans de vol de Brétigny).

**1.9.1.4 Aircraft operators' functions**

Aircraft operators are in charge of keeping informed about the following procedures and measures and applying them :

- a) General ATFCM procedures, including obligations as regards flight plan filing and message exchange,
- b) Strategic ATFCM measures (RAD, scenarios),
- c) Effective ATFCM measures.

In particular, they shall comply with the departure time slots allocated by the NMOC .

**1.9.1.5 ATFCM documentation**

The general ATFCM procedures applicable to the whole Europe region of ICAO are published in the Regional supplementary procedures (Europe) of ICAO (Document 7030). The NMOC procedures are described in detail in the NMOC Manual which can be obtained from EUROCONTROL library, rue de la Fusée 96, B-1130 Bruxelles, or via the Website :

<http://www.nm.eurocontrol.int>, chapter: publications

**1.9.1.6 French regulations**

As regards flight plan filing and ATFCM , users will refer more particularly, to the following sections of the Air Traffic Regulations RCA3, Para. 2.3.4 Régulation de débit de la circulation aérienne.

**1.9.2 Flow management measures awareness**

Users will be informed about the implementation of flow management measures by messages called ANM (Air Traffic Flow Management Notification Messages).

The NMOC sends these messages to the BRIAs (Regional Aeronautical Information Services) and the users applying for it. They are also available on the NMOC Website.

Flow management information messages called AIM (Air Traffic Flow Management Information Message) including in particular scenario proposals or other information relating to traffic flow are also sent on a daily basis.

**1.9.3 Dialog with the NMOC**

**1.9.3.1 Flight plan filling timeframe**

The slot allocation procedure for a flight subjected to flow regulation measures is triggered by the filling of a flight plan to the IFPS (integrated initial flight plan processing system) of the NMOC.

In such a case (flight planned on an aerodrome or airspace subjected to flow regulation measures) :

- as any flight with at least one IFR portion, the filling of the flight plan to the IFPS shall intervene no less than one (1) hour before the Estimated Off-Block Time (EOBT),
- any EOBT change exceeding fifteen (15) minutes shall be notified by a modification message.

Users' attention is drawn to the specific departure slot allocation rules of NMOC systems (see NMOC documentation library).

Therefore, it is **strongly recommended to users planning a flight to/from an aerodrome or crossing an airspace that are subjected to flow regulation measures to file their flight plan to the IFPS at least three (3) hours before EOBT**. In case of a submission of a flight plan less than three (3) hours before EOBT, the flight will be tagged as "LATE-FILER" (LF) and might undergo significantly more delays than the average delays of the other flights planned at the same regulated aerodromes or airspaces.

**1.9.3.2 Exchanges with the IFPS**

The ATFN addresses for the sending of flight plan messages (and related messages) are :

- EUCHZMFP (Brussels flight plan initial processing unit).
- EUCBZMFP (Brétigny flight plan initial processing unit).

(les adresses SITA étant respectivement BRUEP 7X et PAREP 7X).  
Il convient d'adresser ceux-ci systématiquement à ces deux unités.  
En retour l'IFPS enverra un accusé de traitement sous forme d'un des messages décrits ci-dessous.

(the SITA addresses are respectively BRUEP 7X and PAREP 7X).  
Please send these messages systematically to these two units.  
In response, the IFPS will send an acknowledgement of processing in the form of one of the following messages.

### 19321 Message ACK (Acknowledge message)

Il signifie que le message plan de vol a bien été pris en compte et qu'aucune action complémentaire n'est nécessaire. Le message ACK n'est adressé qu'à l'émetteur du plan de vol.

### 19321 ACK message (Acknowledge message)

It means that the flight plan has been actually taken into consideration and that no additional action is needed. The ACK message is sent only to the flight plan issuer.

### 19322 Message MAN (Manual message)

Ce message indique que le message transmis à l'IFPS sera soumis à un traitement manuel.

Il sera suivi soit d'un message ACK soit d'un message REJ (voir ci dessous) si le traitement manuel n'a pu aboutir.

### 19322 MAN message (Manual message)

This message indicates that the message sent to the IFPS will be processed manually.

It will be followed either by an ACK message, or by a REJ message (see below) if manual processing could not be performed.

### 19323 Message REJ (Rejection message)

Il indique que le plan de vol n'a pas été accepté et contient le détail des erreurs détectées.

L'émetteur devra corriger les erreurs et soumettre un nouveau plan de vol.

L'attention des usagers est attirée sur **leur responsabilité dans la vérification** qu'un message ACK a bien été reçu, garant de la bonne transmission de l'information plan de vol aux centres ATS concernés et au système tactique (ETFMS) du NMOC qui procédera à l'allocation éventuelle d'un créneau si le vol est soumis à régulation.

### 19323 REJ message (Rejection message)

It indicates that the flight plan has not been accepted and contains the detailed detected errors.

The issuer will then correct the errors and file a new flight plan.

Users' attention is drawn to **their responsibility for checking** that an ACK message has been received, as it guarantees good transmission of the flight plan information to the applicable ATS centers and to the tactical system (ETFMS) of the NMOC which will perform possible allocation of a time slot if the flight is subjected to flow management measures.

### 1.9.3.3 Demande de Traitement Spécial

a) Il est rappelé (voir ENR 1.10 - Plans de vol) que l'insertion, dans la case 18 du plan de vol, de l'indicateur « STS/ » suivi d'un descripteur standardisé indique que le vol ou le plan de vol peut requérir un traitement spécial par les services de la circulation aérienne ou l'organisme central AFTCM (NMOC, anciennement CFMU). Ces descripteurs comprennent : ALTRV, ATFMX, FFR, FLTCK, HAZMAT, HEAD, HOSP, HUM, MARS, MEDEVAC, NONRVSM, SAR, STATE et RMK/VACCINE.

b) **Traitement ATFCM spécial** : l'usage des descripteurs HOSP, HEAD, SAR, MEDEVAC, FFR et RMK/VACCINE permet un traitement spécial du plan de vol par les systèmes ATFCM du NMOC. Les plans de vol portant la mention HOSP, SAR, MEDEVAC, FFR ou RMK/VACCINE ne sont par exemple pas soumis au rejet systématique, en cas d'erreur. Des informations complémentaires à ce sujet figurent dans l'« IFPS Users Manual » publié par la DNM (Eurocontrol) :

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf>

c) **Exemption de créneau de départ ATFCM** : l'usage des descripteurs HEAD, SAR, MEDEVAC et FFR exempte les vols de l'attribution d'un créneau de départ ATFCM, lorsque l'organisme central de gestion des courants de trafic aérien impose une mesure ATFCM. Le descripteur ATFMX permet également de bénéficier de cette exemption, mais son usage est soumis à autorisation préalable. Il ne peut être utilisé que dans les conditions prescrites au paragraphe 1.9.3.3.1.

- HEAD : vol avec statut « chef d'Etat »

- SAR : vol d'un aéronef participant à une mission de recherche et sauvetage

- MEDEVAC : vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale)

- FFR : vol d'un aéronef participant à des opérations de lutte contre les incendies

- ATFMX : vol exempté des mesures ATFCM par l'autorité ATS compétente

Note 1 : la mention HOSP est réservée aux vols sanitaires déclarés par les autorités médicales tandis que la mention MEDEVAC, plus spécifique, doit être utilisée uniquement pour les vols d'évacuation sanitaire dans les situations d'urgence vitale et exempte d'office de tout créneau de départ ATFCM.

Note 2 : le descripteur RMK/VACCINE doit être associé au descripteur ATFMX dans les conditions prescrites au paragraphe 1.9.3.3.1. pour permettre une exemption des créneaux de départ ATFCM.

Note 3 : la demande d'autorisation ne concerne pas les vols effectués dans le cadre du traité international « Ciel ouvert » signé à Helsinki le 24 mars 1992.

### 1.9.3.3 Request for Special Processing

a) You are reminded (see ENR 1.10 - Flight plans) that the insertion of the "STS/" indicator followed by a standardized descriptor in box 18 of the flight plan indicates that the flight or flight plan may require special processing by the air traffic services or the central AFTCM body (NMOC, formerly CFMU). These descriptors include : ALTRV, ATFMX, FFR, FLTCK, HAZMAT, HEAD, HOSP, HUM, MARS, MEDEVAC, NONRVSM, SAR, STATE and RMK/VACCINE.

b) **Special ATFCM processing** : the ATFCM systems of the NMOC can implement special processing of the flight plan when the HOSP, HEAD, SAR, MEDEVAC, FFR and RMK/VACCINE descriptors are used. All flight plans bearing the designation HOSP, SAR, MEDEVAC, FFR or RMK/VACCINE are not systematically rejected in the event of an error, for example. Additional information about this can be found in the IFPS Users Manual published by the DNM (Eurocontrol) :

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf>

c) **Exemption of ATFCM departure slot** : the use of HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR descriptors exempts flights from the assignment of an ATFCM departure slot, when the ATFCM central managing authority imposes an ATFM measure. The ATFMX descriptor also enables exemption when used, but prior authorization must be given. It can only be used in the conditions prescribed in paragraph 1.9.3.3.1.

- HEAD : flight with "head of State" status

- SAR : flight performed by aircraft taking part in a search and rescue mission

- MEDEVAC : medical evacuation flight (life-and-death emergency)

- FFR : flight performed by aircraft taking part in fire-fighting operations

- ATFMX : flight exempted from ATFCM measures by the competent ATS authority

Note 1 : the HOSP designation is reserved for medical flights declared by medical authorities, while the MEDEVAC descriptor is more specific and should be used only for medical evacuation flights in life-and-death emergencies, and automatically exempts flights from the assignment of an ATFCM departure time slot.

Note 2 : the RMK/VACCINE designator must be used with the ATFMX descriptor according to the conditions described in section 1.9.3.3.1. in order to allow an exemption from ATFCM departure slots.

Note 3 : the request for authorization does not apply to flights performed within the framework of the "Open Skies" international treaty signed in Helsinki on 24 March 1992.

### 19331 Utilisation de la mention « STS/ATFMX »

Pour les vols au départ des régions d'information de vol de France métropolitaine, l'utilisation de la mention « STS/ATFMX » dans la case 18 du plan de vol est soumise à autorisation préalable de la DGAC. Un opérateur aérien est en droit de demander l'autorisation d'utiliser cette mention lorsque le vol est une mission pour le compte ou dans l'intérêt de l'Etat français d'une importance telle qu'il ne peut accepter aucun retard.

### 19331 Use of the "STS/ATFMX" designator

For flights departing from metropolitan France flight information areas, the use of the "STS/ATFMX" designation in Item 18 of the flight plan is subject to prior DGAC authorization. An air operator may request authorization to use this designator when the flight is a mission on behalf or in the interest of the French State that cannot accept any delay.

Il convient de noter que tout vol qui aurait normalement été retardé et qui obtient une exemption de créneau de départ ATFCM, transfère ce retard à d'autres vols. Il est donc essentiel que la mention « STS/ATFMX » soit utilisée seulement si la situation le justifie. Toute utilisation abusive par un usager pourra faire l'objet d'une procédure d'infraction et d'une amende.

#### **Demande d'autorisation ponctuelle**

Les exploitants souhaitant utiliser le descripteur ATFMX doivent adresser une demande d'autorisation avant le vol à l'aide du formulaire CERFA N°15219\*01 accompagnée des documents justifiant l'exemption à l'adresse électronique suivante :

atfmx@aviation-civile.gouv.fr

La demande doit être adressée au moins 48 heures avant le vol en période ouvrable. L'autorisation est accordée après examen des justificatifs fournis. L'absence de réponse 24 heures avant le départ du vol vaut autorisation. La DGAC peut demander tout complément d'information aux justificatifs fournis.

Le formulaire CERFA N° 15219\*01 est disponible sur le site [www.service-public.fr](http://www.service-public.fr) ainsi qu'à l'adresse suivante : [https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa\\_15219.do](https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_15219.do).

En cas d'urgence, lorsque la demande ne peut être effectuée dans les délais prescrits, le projet de vol et les justificatifs associés sont transmis dès que possible à l'adresse susmentionnée. L'exploitant peut déposer son plan de vol avec la mention « STS/ATFMX », la vérification de la légitimité de la demande s'effectuant a posteriori sur la base des informations transmises.

#### **Demande d'autorisation permanente**

Les exploitants effectuant des vols pour les motifs mentionnés ci-dessus peuvent bénéficier d'une autorisation permanente, dont la durée ne peut excéder 3 ans, leur permettant d'utiliser le descripteur ATFMX sans avoir à effectuer une demande à chaque vol. Pour obtenir une telle autorisation, ils doivent adresser leur demande, accompagnée des pièces justifiant leur besoin à la DGAC à [atfmx@aviation-civile.gouv.fr](mailto:atfmx@aviation-civile.gouv.fr)

*It should be noted that any flight that would have normally been delayed and that obtains an ATFCM departure slot exemption transfers this delay to other flights. It is therefore essential that the "STS/ATFMX" designator be used only if the situation justifies this. Any abusive use by a user may be subject to infringement proceedings and a fine.*

#### **Request for occasional authorization**

*Operators willing to use the ATFMX descriptor must send a request for authorization prior to the flight using the CERFA form N°15219\*01 accompanied by the documents justifying the exemption to the following email address:*

*atfmx@aviation-civile.gouv.fr*

*The request must be sent at least 48 hours prior to the flight during working hours. Authorization is granted after examination of the supporting documents provided.*

*The absence of a response 24 hours prior a flight departure constitutes authorization. The DGAC may request further information to the supporting documents provided.*

*The CERFA form N° 15219\*01 is available on the website [www.service-public.fr](http://www.service-public.fr) as well as at the following address: [https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa\\_15219.do](https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_15219.do).*

*In the event of an emergency when the request cannot be made within the prescribed deadlines, the flight plan and the associated supporting documents are sent as soon as possible to the above-mentioned address. The operator can file his flight plan with the "STS/ATFMX" designator, the verification of the compliance of the request being carried out a posteriori based on the information provided.*

#### **Request for permanent authorization**

*Operators performing flights for the reasons mentioned above can benefit from a permanent authorization, the duration of which cannot exceed 3 years, allowing them to use the ATFMX descriptor without having to make a request for each flight. For this purpose, they must send their request, accompanied by documents justifying their need, to the DGAC at [atfmx@aviation-civile.gouv.fr](mailto:atfmx@aviation-civile.gouv.fr)*

### **19332 Vérification par l'autorité compétente**

Dans le but de se conformer aux dispositions réglementaires européennes qui fixent à 0,6%, la proportion de vols exemptés par rapport l'ensemble des départs annuels, la DGAC consulte mensuellement la base de données de vols d'Eurocontrol sur le nombre de plans de vols comportant la mention « STS/ATFMX » et identifie les opérateurs aériens concernés.

Afin de circonscrire strictement l'usage des exemptions aux situations qui l'exigent, la DGAC peut demander à l'opérateur de produire les documents justifiant l'urgence de la mission, pendant 12 mois à compter de la date du vol. Les opérateurs sont donc tenus de conserver, et de fournir à la demande, tous les documents appropriés pour justifier l'utilisation de ladite mention.

### **19332 Verification by the appropriate authority**

*To comply with European regulatory provisions which set at 0.6% the proportion of exempted flights among all annual departures, the DGAC consults monthly the Eurocontrol flight database on the number of flight plans marked "STS/ATFMX" and identifies the air operators concerned. To strictly limit the use of exemptions to situations requiring them, the DGAC may ask the operator to produce documents justifying the urgency of the mission, and this for a period of 12 months as from the date of the flight. Operators are thus required to keep and provide on request all appropriate documents to justify use of the designator.*



Ministère chargé de  
de l'aviation civile



N° 15219\*01

## Demande d'autorisation d'utilisation de la mention « ATFMX » dans un plan de vol / *Application for authorisation of use of the "ATFMX" descriptor in a flight plan*

Exemption de créneau de départ ATFM / *Exemption from an ATFM departure slot*

Article 4.5 du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010

Le présent formulaire est destiné aux opérateurs souhaitant utiliser le descripteur « ATFMX » après l'indicateur « STS/ » dans le champ 18 du plan de vol (voir [AIP France ENR 1.9](#)). Les informations requises dans ce formulaire et les pièces justificatives éventuelles doivent être envoyées à l'adresse électronique [atfmx@aviation-civile.gouv.fr](mailto:atfmx@aviation-civile.gouv.fr) au moins 48h (période ouvrable) avant l'heure de départ du vol \* ; en cas d'urgence, dès que possible.

*This form applies to flights operators that intend to use the « ATFMX » descriptor after the « STS/ » indicator in field 18 of the flight plan (see [AIP France ENR 1.9](#)). The application and when possible supporting documentation must be sent to the e-mail address [atfmx@aviation-civile.gouv.fr](mailto:atfmx@aviation-civile.gouv.fr) at least 48h (working period) before the flight departure\*; in case of urgency, as soon as possible.*

### Identification du demandeur / *applicant identification*

Exploitant d'aéronef / <i>aircraft operator**</i>	
Adresse électronique / <i>e-mail address</i>	
Adresse postale / <i>mailing address</i>	
Numéro de téléphone / <i>telephone number</i>	

### Identification de l'aéronef / *aircraft identification*

Type d'aéronef / <i>aircraft type</i>	
Immatriculation / <i>aircraft registration</i>	
Indicatif d'appel / <i>RT callsign</i>	

### Programme de vol / *flight program*

Projet de vol / <i>Flight</i>	Date de départ / <i>Date of flight</i> (JJ/MM/AAAA) (DD/MM/YYYY)	Heure estimée de départ (TU) / <i>Estimated time of departure (UTC)</i> (HH:MM)	Heure estimée d'arrivée (TU) / <i>Estimated time of arrival (UTC)</i> (HH:MM)	Aérodrome de départ / <i>Departure aerodrome</i>	Aérodrome de destination / <i>Destination aerodrome</i>
1					
2					
3					
4					

### Justification de la demande / *Reason for application*

Explication du besoin / <i>justification for application</i>	Liste des documents justificatifs / <i>supporting documentation ***</i>

Date / <i>Date</i> :	Nom et qualité du demandeur / <i>Name and status of applicant</i> :

\* L'absence de réponse dans un délai de 24 heures vaut autorisation. En cas d'urgence, lorsque la demande ne peut être effectuée au moins 48h avant le départ du vol, le projet de vol et les justificatifs associés sont transmis dès que possible à l'adresse susmentionnée / *The absence of a response within 24 hours constitutes authorisation. In the event of an emergency, when the request cannot be made at least 48h before the flight departure, the flight information and associated justifying documents are transmitted, as soon as possible, to the aforementioned e-mail address*

\*\* transporteur de fait, si différent / *actual carrier, if different*

\*\*\* Si cela est matériellement possible, les opérateurs joignent à l'envoi les copies des documents justifiant la demande. Dans tous les cas, les opérateurs sont tenus de conserver ces documents pendant 12 mois à compter de la date du vol et de les présenter sur demande de l'autorité compétente / *If practicable, operators must join the documentation supporting the request. In all cases, operators are required to keep these records during 12 months from the date of the flight and present them upon request of the competent authority.*

1.9.3.4 Messages ATFCM

L'ensemble des messages, leurs format et description, est disponible dans le manuel d'utilisateur ATFCM du NMOC sur le site internet : <http://www.nm.eurocontrol.int>, chapitre NMOC Library.

1.9.4 Indisponibilité du NMOC

Dans le cas d'une situation exceptionnelle conduisant à l'indisponibilité du service NMOC, un plan préétabli, adapté à la situation du jour sera alors mis en place.

Les usagers seront informés par les services ATS sur la conduite à tenir.

1.9.5 VOLS PARTICULIERS SOUS LA RESPONSABILITE DES CENTRES REGIONAUX DE LA NAVIGATION AERIENNE EN VFR DE CLASSE D OU EN IFR

Les vols à caractères particuliers tels que les vols à caractère technique, suivis de manifestations sportives, relais radio, photographies aériennes, tentatives de record, etc..., se déroulant sous la responsabilité des Centres Régionaux de la Navigation Aérienne en VFR dans les espaces aériens contrôlés de classe D ou en IFR, ont un impact important sur la charge et la capacité des organismes de contrôle et sur les coordinations entre gestionnaires civils et militaires.

En conséquence, ce type de vol doit faire l'objet d'un accord préalable, de la Direction des Opérations de la DSNA. Faute d'accord, le vol pourra se voir imposer des modifications en temps réel ou être éventuellement refusé si les circonstances l'exigent.

Les demandes doivent parvenir avec un préavis de 3 jours ouvrables à :

DSNA  
Direction des Opérations  
9 Rue de Champagne  
91205 Athis Mons CEDEX

Les vols de l'IGN qui s'inscrivent dans le cadre de l'article 2 du décret n° 2011-1371 relatif à l'IGN ont la priorité sur les autres missions cartographique de travail aérien.

1.9.3.4 ATFCM messages

All the messages, their format and description, is available in the ATFCM user manual of the NMOC in the Web site: <http://www.nm.eurocontrol.int>, chapter: NMOC Library

1.9.4 NMOC unavailability

In the case of an exceptional situation leading to NMOC service unavailability, a preset plan, adapted to the situation of the day will then be implemented.

Users will be informed by the ATS services about the instructions to be applied.

1.9.5 SPECIFIC FLIGHTS UNDER THE RESPONSIBILITY OF THE REGIONAL AIR NAVIGATION CENTERS IN CLASS D VFR OR IN IFR

The specific flights such as technical flights, follow-up of sports event, radio relay, aerial photography, record attempts, etc. performed under the responsibility of the regional air navigation centers in VFR in class D controlled airspaces or in IFR, have a significant impact on the control units' workload and capacity and on coordination between civil and military managing authorities.

Consequently, this type of flight shall be subjected to previous agreement, from the DSNA's Operations Branch. For lack of agreement, the flight may be subjected to imposed real-time modifications or be rejected if circumstances require so.

Requests shall be sent, with a 3 working days' notice, to:

IGN flights which are part of Article 2 of decree NR 2011-1371 relative to IGN have priority over other charting aerial work missions.