

ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS**FLIGHT PLANNING****1.10.1 Base réglementaire**

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

- 1) le règlement (CE) N° 1033/2006 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, modifié par le règlement (CE) N° 929/2010 de la commission du 18 octobre 2010 (ce règlement s'applique aux vols IFR) ;
- 2) 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;
- 3) l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012;
- 4) l'arrêté du 21 avril 2017 modifié relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale.

Les textes dont il est fait référence aux alinéas 2) à 4) précédents sont disponibles en version consolidée, sur le site du SIA, au lien suivant : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation>

1.10.2 Modalités de communication du plan de vol

Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité de l'organisme central de gestion des courants de trafic (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 dépôts de plans de vols traversant les espaces français (FIR/UIR, ACC/UAC ou CTA/UTA) doivent respecter les restrictions définies dans le RAD (Route Availability Document). Ce document de référence européen, qui décrit les règles d'utilisation de l'espace et de disponibilités des routes, est disponible sur <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

1.10.2.1 Dépôt du plan de vol

Délais : 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.

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

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.

a) Moyens de communication d'un 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 du tableau de la note 1 ci-dessous ; ou

ii. via le site internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr) à la rubrique : «préparation de vol → préparation en ligne → dossier de vol → plan de vol» ou directement via le site OLIVIA (<http://olivia.aviation-civile.gouv.fr>) ou

iii. directement au bureau de piste de l'aérodrome de départ (ARO), par dépôt du formulaire de plan de vol qui, pour les vols IFR ou contenant une portion IFR, est retransmis à l'IFPS.

En l'absence de bureau de piste, ou en dehors de ses horaires d'ouverture, le plan de vol est transmis au bureau régional d'information et d'assistance au vol (BRIA) de la région concernée, et à défaut à un BRIA ouvert H24 (voir la note 3 ci-dessous) ; ou

iv. en appelant le numéro AZUR 0810 437 837 (0810 IFR VFR) qui permet une mise en relation avec l'organisme adéquat des services de l'aviation civile de France métropolitaine, quelque soit le lieu de l'appel ; ou

v. pendant le vol ; 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.

1.10.1 Regulatory basis

The regulatory requirements for flight plans are defined by :

- 1) regulation (EC) N° 1033/2006 from the Commission of July 4, 2006 and lay down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase in the Single European sky, as amended by Regulation (EC EEC) N° 929/2010 of the Commission of October 18, 2010 (Regulation applies to IFR flights);
- 2) amended Commission Implementing Regulation (EU) N° 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation;
- 3) the amended decree of 11 December 2014 on the implementation of Implementing Regulation (EU) N° 923/2012;
- 4) the amended decree of 21 April 2017 on the rules and procedures for air traffic services rendered to aircraft operating under the rules of general air traffic.

The texts mentioned in points 2) to 4) above are available in a consolidated version, on the SIA website at the following link: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation>

1.10.2 Methods of communication of the flight plan

A centralized processing and distribution of IFR flight plans was established under the authority of the central flow management unit (NMOC) managed by the EUROCONTROL agency. This service is provided as part of the ICAO EUR Region using an integrated system for processing initial flight plans (IFPS). This region is called the "IFPS zone" (IFPZ).

No flight plans shall be filed via the airspace of France FIR/UIR or ACC/UAC or CTA/UTA deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for France FIR/UIR or ACC/UAC or CTA/UTA and any reference to them shall be made via <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

1.10.2.1 Filing of a flight plan

Deadlines : When filed before departure, a flight plan (FPL) is not released more than 120 hours before the estimated time of departure from the stand.

In addition, the notice for filing VFR flight plans is limited to a maximum of 24 hours before the Estimated Off Block Time (EOBT).

The cases in which flight plans are required are described in:

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

a) Means of FPL communication

Filed flight plans (FPL) are communicated by the captain or representative:

i. directly to the NMOC body, only for IFR or partially IFR and containing a portion entering the IFPS zone (IFPZ), flying over or leaving it, using a standard message on the AFTN or SITA network indicating the IFPS address of the table in Note 1 below, or

ii. via the SIA website (www.sia.aviation-civile.gouv.fr) under the heading: "Preparation of flight → online preparation → flight record → flight plan" or directly via the site OLIVIA (<http://olivia.aviation-civile.gouv.fr>) or

iii. directly at the ATS reporting office (ARO) of the departure aerodrome by filing a flight plan form for IFR or partial IFR flight and communicated to the IFPS.

In the absence of ATS reporting office, or outside of its opening hours, the flight plan is sent to the regional office for information and assistance in flight (BRIA) of the applicable region, or failing that, a BRIA open 24 hours (see note 3 below) ; or

iv. by calling the number 0810 437 837 (0810 IFR VFR) which connects with the appropriate civil aviation services unit in metropolitan France, wherever the call is placed from ; or

v. during the flight, the pilot in command transmits the flight plan to the applicable air traffic authority by means of air-ground communications used by this authority. When the transmission of a flight plan can not be made, the captain sends the flight plan to an air-ground radio station requesting that it be forwarded to the applicable air traffic unit.

Note 1. — Les adresses IFPS à indiquer dans le plan de vol déposé sont les suivantes :

Note 1. - IFPS addresses to include in the filed flight plan are:

Reseau / Network	Adresse des organismes IFPS IFPS organization addresses	
	IFPU1 : Haren, Belgique Haren, Belgium	IFPU2 : Brétigny, France
RSFTA	EUCHZMFP	EUCBZMFP
SITA	BRUEP7X	PAPEP7X

Note 2. - L'IFPS assure la diffusion du plan de vol accepté à tous les organismes ATS compétents, dans leur zone de responsabilité. Il incombe aux expéditeurs de messages de plan de vol déposant des plans auprès de l'IFPS de s'assurer que les plans de vol et toutes les modifications qui y sont apportées sont adressés à tous les organismes ATS compétents à l'extérieur de l'IFPZ. Pour assurer la cohérence entre les données de plan de vol diffusées à l'intérieur de l'IFPZ et celles qui le sont en dehors de l'IFPZ, l'organisme central de gestion des courants de trafic (NMOC) a établi une fonction de « ré-adressage ». Cette fonction est destinée principalement aux vols qui commencent dans l'IFPZ et qui en sortent.

Note 2. - The IFPS shall distribute the flight plan accepted by all relevant ATS in their area of responsibility. It is the responsibility of the senders of flight plans filing plans with IFPS to ensure that flight plans and any amendments thereto shall be sent to all relevant ATS outside the IFPZ. To ensure consistency between flight plan data distributed within the IFPZ and those distributed outside the IFPZ, the central flow management unit (NMOC) has established a "re-addressing" function. This feature is intended primarily for flights that begin in IFPZ and then leave.

Note 3. - Les coordonnées des BRIA sont disponibles dans la partie GEN 3.1 et également sur le site du SIA en consultant l'onglet « préparation de vol » puis « Assistance BRIA ».

Note 3. - The BRIA coordinates/address are available in the GEN 3.1 as well as on the SIA website under the "Préparation du vol (preparation of flight)" tab and "Assistance BRIA (BRIA support)."

Note 4. - 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 :

Note 4. - FPLs relating to flights conducted in accordance with both general air traffic (GAT) and operational air traffic (OAT) rules are referred to as "mixed FPLs". All mixed FPLs shall also be sent to the "Bureau d'Information des Vols Centralisé" (BIVC) which will process the portion of the flight conducted in OAT. Thus, the mandatory addresses to be used for mixed FPLs over France are:

- EUCHZMFP et EUCBZMFP pour l'IFPS,
- LFXOYXYX pour le BIVC.

- EUCHZMFP and EUCBZMFP for IFPS
- LFXOYXYX for the BIVC

En ce qui concerne les FPL mixtes CAM/CAG, dès lors que le PLN est conforme aux règles militaires et à celles de l'IFPS, l'opérateur recevra deux messages d'acceptation de ces deux entités. Une fois ces deux messages reçus (ACP du BIVC et ACK de l'IFPS) il sera autorisé à opérer son vol.

Regarding a mixed OAT/GAT FPL, as soon as the FPL complies with military and IFPS rules, the operator will receive two separate acceptance messages from these two entities. Once these two messages are received (ACP from the BIVC and ACK from IFPS), he will be allowed to operate his flight.

b) Communication des modifications au plan de vol déposé

b) Notification of changes to the filed flight plan

Tout retard de plus de 30 minutes, 60 minutes pour les vols non contrôlés, par rapport à l'heure prévue de départ du poste de stationnement est communiqué au plus tôt à un organisme de la circulation aérienne approprié. Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement, un nouveau plan de vol devra être déposé.

Any delay of more than 30 minutes, 60 minutes for uncontrolled flights from the scheduled time of departure from the stand is submitted as quickly as possible to an appropriate air traffic service authority. If a delay notification has not been made within sixty minutes after the estimated time of departure from the stand, a new flight plan must be filed.

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

In accordance with Regulation (EC) No. 1033/2006, which refers to ICAO doc 7030/EUR, and IFPS User manual, any delay in the Estimated Off Block Time (EOBT) of more than 15 minutes for any IFR flight within the IFPZ is transmitted to the IFPS.

1.10.2.2 Plans de vol répétitifs (RPL)

1.10.2.2 Repetitive flight plans (RPL)

Les plans de vol répétitifs (RPL) sont communiqués à l'organisme central de gestion des courants de trafic (NMOC), géré par l'agence Eurocontrol. Ils sont rédigés et transmis conformément aux procédures décrites dans l'IFPS Users Manual, disponible à l'adresse :

Repetitive flight plans (RPL) are communicated to the central flow management unit (NMOC), managed by the Eurocontrol agency. They are prepared and submitted in accordance with the procedures described in the IFPS User Manual, available at:

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

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

1.10.3 Rédaction du plan de vol

1.10.3 Writing the flight plan

1.10.3.1 REDACTION DU PLAN DE VOL DEPOSE (FPL)

1.10.3.1 WRITING THE FILED FLIGHT PLAN (FPL)

1.10.3.1.1 Formulaire de plan de vol déposé

1.10.3.1.1 Filed flight plan form

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

The flight plan form is available on the following page.



Ministère chargé
de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)



N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority << = FF →		DESTINATAIRES / Addressees _____ _____ _____ << =	
HEURE DE DÉPÔT / Filing time _____ →		EXPÉDITEUR / Originator _____ << =	
IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of addressees and/or originator _____			
3 TYPE DE MESSAGE / Message type << = (FPL	7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification — _____ << =	8 RÈGLES DE VOL / Flight rules — <input type="checkbox"/>	TYPE DE VOL / Type of flight <input type="checkbox"/> << =
9 NOMBRE / Number — _____	TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft _____	CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category / <input type="checkbox"/>	10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities 10-a _____ 10-b _____ << =
13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location — _____		HEURE / Time _____ << =	
15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed — _____		NIVEAU / Level _____ →	ROUTE / Route _____
_____ << =			
16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome — _____	DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET HR _____ MIN _____	AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1 ^{er} / 1 st _____ 2 ^{ème} / 2 nd _____ << =	
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 → R / UHF <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> ELT / PLB <input type="checkbox"/>	
ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment POLAIRE / Polar → S / P DÉSERT / Desert → D MARITIME / Maritime → M JUNGLE / Jungle → J		GILETS DE SAUVETAGE / Jackets LAMPES / Light → J / L FLUORES / Fluores → F UHF <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/>	
CANOTS / Dinghies → D / _____	NOMBRE / Number → _____	CAPACITÉ / Capacity → _____	COUVERTURE / Cover → 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 _____	

21 JUN 2018

1.10.3.1.2 Généralités

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

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

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

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

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

1.10.3.1.3 Adressage et insertion des données

Les adresses à indiquer dans le champ « destinataires » du formulaire du 1.10.3.1.1 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 1.10.3.1.1 ci-dessus selon les procédures qui suivent.

Pour tous les FPL mixtes (CAM/CAG), ajouter l'adresse du BIVC (Bureau d'Information des Vols Centralisé) de la défense : LFXOYXYX.

**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 - 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 - 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

Règles de vol

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

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

a) **I** : pour un vol en régime IFR ;

b) **V** : pour un vol en régime VFR ;

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

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

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

Type de vol

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

a) **S** : pour transport aérien régulier ;

b) **N** : pour transport aérien non régulier ;

c) **G** : pour aviation générale ;

1.10.3.1.2 General

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

Some restrictions or additional requirements are however applicable, on one hand, because of the specific characteristics of the ICAO EUR region described in document 7030 (preceded by the words " [EUR] " in the following text) and, on the other hand, because of the specific characteristics of the French ATM system (preceded by the words " [FR] " in the following text).

All times are Universal Coordinated Time (UTC) and are identified by a group of 4 digits.

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

The shaded area before field 3 is reserved for COM and ATS organizations.

1.10.3.1.3 Addressing and entering data

Addresses to be indicated in the "addressees" field of the form 1.10.3.1.1 above are available in the section ENR 1.11.

Flight plan data is entered in the fields 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 and 19 of the form 1.10.3.1.1 above according to the following procedures.

For all mixed FPLs (GAT/OAT), the address of BIVC (Bureau d'Information des Vols Centralisé) of the defence shall be added: LFXOYXYX.

FIELD 7: Aircraft identification (maximum 7 characters)

The aircraft identification is indicated by entering one of the following data, using a maximum of seven alphanumeric characters, without hyphens or any sign:

1) the ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (for example: KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony, the call sign to be used by the aircraft will consist of the ICAO telephony designator of the aircraft operator followed by the flight identification (for example: 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 will consist of this identification alone (for example: CGAJS), or preceded by the ICAO telephony designator of the aircraft operator (for example: BLIZZARD CGAJS) or

b) when the aircraft is not equipped with a radio or

3) for authorized companies, two-letter code of the aircraft operator followed by the flight number and a digraph of two letters (for example: IT354AB).

Note - The ICAO designators and telephony designators of aircraft operators are given in ICAO Document 8585 - "Designators for aircraft operators and Aeronautical Authorities and Services."

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

FIELD 8: Flight rules and type of flight

Flight rules

Flight rules are shown applying the following procedure:

1) indicate by one of the letters below the category of flight rules with which the pilot intends to apply:

a) **I** : for IFR flight;

b) **V** : for VFR flight;

c) **Y** : for a flight beginning in IFR and for which flight rules then change once or more;

d) **Z** : for a flight beginning in VFR and for which flight rules then change once or more; then

2) specify in field 15 points where a change of flight rules is planned.

Flight type

The type of flight is indicated by one of the following letters, when required by the appropriate ATS authority:

a) **S** : scheduled air transport;

b) **N** : for non-scheduled air transport;

c) **G** : for general aviation;

- d) **M** : pour aviation militaire (voir également la note ci-après) ;
e) **X** : pour autres types de vol.

Note. - Les exploitants des aéronefs d'Etat, y compris les aéronefs de la police et des douanes, 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

Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères)

Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

Type d'aéronef (de 2 à 4 caractères)

Le type d'aéronef est indiqué de la manière suivante :

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

Catégorie de turbulence de sillage (1 caractère)

La catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef est mentionnée à l'aide de l'une des lettres suivantes après la barre oblique (/):

- 1) **J** — Pour un A 380-800.
- 2) **H** — GROS PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136000 kg, sauf dans le cas de l'A 380-800.
- 3) **M** — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136000 kg, mais supérieure à 7000 kg ;
- 4) **L** — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7000 kg.

Note : l'A 380-800 appartient à la catégorie "Gros Porteur", cependant pour cet aéronef, la lettre à inscrire dans la case 9 du plan de vol concernant la catégorie de turbulence de sillage est la lettre "J".

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;
- 2) l'équipage de conduite possède les qualifications correspondant à cet équipement ;
- 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 1 ci-dessous) ; 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 3 ci-dessous)
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)

- d) **M** : for military aviation (see also note here-after);
e) **X** : for other types of flight.

Note: - Operators of State aircraft, including police and customs aircraft indicate the type of flight using the letter M.

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

Number of aircraft (1 or 2 characters)

Enter the number of aircraft if there is more than one.

Aircraft type (2 to 4 characters)

The aircraft type is indicated in the following manner:

- 1) Enter the appropriate designator as specified in the ICAO Document 8643 "Aircraft Type Designators" or
- 2) if this code has not been assigned or in case of formation flight grouping several types of aircraft, enter ZZZZ and specify, following the TYP indicator / from the field 18, each type of aircraft preceded by the number of the corresponding aircraft.

Wake turbulence category (1 character)

The wake turbulence category of the aircraft is indicated using the following letters after the slash (/):

- 1) **J** — For A 380-800.
- 2) **H** — HIGH-CAPACITY AIRCRAFT, for aircraft with a maximum certified take-off weight greater than or equal to 136,000 kg, except for A 380-800.
- 3) **M** — MEDIUM CAPACITY AIRCRAFT for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than 136,000 kg but greater than 7,000 kg;
- 4) **L** — LOW CAPACITY AIRCRAFT for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than or to 7,000 kg;

Note: A 380-800 belongs to the category "High Capacity Aircraft", however for this aircraft, the letter to be enter in field 9 of the flight plan for the wake turbulence category is the letter "J".

FIELD 10: Equipment and options

The equipment options are effective when the following conditions are met:

- 1) the necessary equipment is on board and in working order;
- 2) the flight crew has the qualifications necessary for this equipment;
- 3) if applicable, the crew has a license issued by the competent authority.

FIELD 10-a: Radio communication, navigation and approach equipment (COM/NAV/APP), and related options

The radio communications, navigation and approach equipment, and related options are listed as follows:

- 1) **N** : if there is no COM / NAV / APP corresponding to the route on board or if the equipment is inoperative, or
- 2) **S** : if the COM / NAV / APP equipment for the route is on board and in working order (see Note 1 below); then
- 3) enter one or more alphanumeric characters from points a) to d) below to indicate the COM / NAV / APP equipment in working order and the possibilities available:
a) Communications equipment and options

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 3 below)
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

b) Equipements et possibilités de navigation

Descripteur	Type d'équipement
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS (voir Note 2 ci-dessous)
I	Navigation par inertie
O	VOR
R	Approuvé PBN (voir Note 4 ci-dessous)
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'inscrivent 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	Equipements de radiocommunication, de navigation ou d'aide à l'approche autres que ceux précisés aux points a) à c) ci-dessus (voir Note 5 ci-dessous)

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

Note 1. — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS.

Note 2. — 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 3. — 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 4. — 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 5. — 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 :

- a) insérer EXM833 à la suite de COM/ ;
- b) insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/ ;
- c) insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

Note 6. — Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement.

H	HF RTF
V	VHF RTF
Y	VHF with the possibility of 8.33 kHz spacing between channels
U	UHF RTF
P1 à P2	Reserved for RCP

b) Navigation equipment and options

Descriptor	Type of equipment
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS (see Note 2 below)
I	Inertial navigation system
O	VOR
R	PBN approved (see Note 4 below)
T	TACAN
W	RVSM approved
X	MNPS approved

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

[EUR] For a formation flight of State aircraft, operators do not enter the letter "W" in field 10 of the flight plan, regardless of the RVSM approval status of the applicable aircraft.

c) Approach equipment and options

Descriptor	Type of equipment
A	GBAS landing system
B	LPV (APV with SBAS)
K	MLS
L	ILS

d) Other equipment on board or alternatives

Descriptor	Type of equipment
Z	Radio communications equipment, navigation or approach aids other than those specified in points a) to c) above (see Note 5 below)

Alphanumeric characters not included in the lists given in the points a) to d) above are reserved.

Note 1. — If the letter S is used, the equipment type is considered as consisting of VHF RTF, VOR and ILS.

Note 2. — If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in the field 18 following NAV/, separated by spaces.

Note 3. — See RTCA/ EUROCAE "Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO 280B/ED-110B)" for data link services for ATC clearances and information, ATC Communications Management and check of ATC microphone.

Note 4. — If the letter R is used, the navigation performance that can be achieved is specified in field 18 after PBN/. Guidance on the application of navigation based on performance to a given section of route, route or area are available in the ICAO Document 9613 - "Performance based navigation (PBN)".

Note 5. — If the letter Z is used, specify in field 18 the other equipment carried or other possibilities, following COM / NAV / or DAT /, depending on the equipment. Exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33kHz are specified by indicating both the letter 'Z' in field 10a and entering the appropriate exemption indicator in field 18, respectively under NAV /, DAT / or COM / as detailed in the IFPS User Manual and in particular:

- a) entering EXM833 following COM /;
- b) entering RNAVX or RNAVINOP as appropriate, following NAV /;
- c) entering CPDLCX following DAT /.

Note 6. — Information on navigation means is provided to the ATC for clearance and routing.

CHAMP 10-b : Equipement de surveillance et possibilités connexes

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

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 chiffres), 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. — 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. — Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans le champ 18 à la suite de SUR/.

CHAMP 13 : Emplacement et heure de départ

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

FIELD 10-b: Surveillance equipment and related options

Surveillance equipment, and related options are listed as follows:

after the last character entered in field 10-a, enter a slash mark (/) and enter:

- 1) **N** : if there is no surveillance equipment on board concerning the route to be followed, or if the equipment is not in working condition, or
- 2) one or more alphanumeric characters from points a) to d) below, up to 20 characters (including letters and digits) to indicate the equipment and surveillance capabilities on board and which are in working condition:

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) SSR Mode S equipment and possibilities

Descriptor	Type of equipment
E	Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B)
H	Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability
I	Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, no pressure-altitude capability
L	Transponder — Mode S, including transmission of the 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. — The possibility of enhanced surveillance is the ability of the aircraft to transmit downlink data from the aircraft by means of a mode S transponder.

c) ADS-B equipment and options

Descriptor	Type of equipment
B1	ADS-B with ADS-B "out" option on dedicated 1090 MHz frequency
B2	ADS-B with ADS-B "out" and "in" option on dedicated 1090 MHz frequency
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 options

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 given in the points a) to d) above are reserved.

Note. — Additional surveillance applications should be indicated in field 18 after SUR /.

FIELD 13: Location and time of departure

The location and departure time are shown as follows:

1) enter the departure location as follows:

- a) if the departure is from an aerodrome to which an ICAO location indicator of four letters has been assigned, enter this indicator (see document ICAO 7910 - "Location Indicators") or

- 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 et l'emplacement de l'aérodrome ; ou
- c) si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, le premier point de la route ou la radio-borne ; ou
- 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.

CHAMP 15 : Route

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 de ledit champ 15 par un espace.

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

- 1) la première vitesse vraie de croisière :
 - a) en nœuds ; ou
 - b) en kilomètres par heure ; ou
 - c) en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit ; puis, sans espace intermédiaire
- 2) le premier niveau de croisière :
 - a) en niveau de vol ; ou
 - b) en niveau métrique standard en dizaines de mètres, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit ; ou
 - c) en altitude en centaines de pieds ; ou
 - d) en altitude en dizaines de mètres ; ou
 - e) dans le cas d'un vol VFR :
 - i. en utilisant la mention VFR, s'il n'est pas prévu que le vol s'effectue à un niveau de croisière déterminé ; ou
 - ii. en niveau de vol semi-circulaire VFR ; ou
 - iii. en altitude, selon le cas ; puis, à la suite de la flèche
- 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. 1er cas : si l'aérodrome de départ se trouve sur la première route ATS utilisée ou y est relié :
 - insérer l'indicatif de la route ATS concernée ; puis
 - appliquer le point ii ci-dessous ;
 - 2ème cas : si l'aérodrome de départ n'est ni situé sur la première route ATS utilisée ni relié à celle-ci :
 - suivre les instructions du paragraphe b) ci-dessous jusqu'au point où l'aéronef rejoindra la première 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 ;
 - Note. — Lorsqu'une transition est prévue entre une route ATS inférieure et une route ATS supérieure, et que l'orientation de ces routes est la même, il n'est pas nécessaire d'insérer le point de transition s'il n'est pas prévu en ce point d'autre changement qu'un changement de route.
 - b) pour les parties du vol effectuées en dehors des routes ATS désignées, appliquer les points suivants :
 - 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, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige
 - ii. définir la route par des points définis comme suit :

- b) if the departure is made from an aerodrome to which no ICAO location indicator has been assigned, enter ZZZZ and specify in field 18, preceded by DEP /, the name and location of the aerodrome, or
- c) if the aircraft has not departed from an aerodrome enter ZZZZ and specify in field 18, preceded by DEP /, the first point of the route or the radio terminal, or
- d) if the flight plan is received from an aircraft in flight, enter the letters AFIL in field 18, preceded by DEP /, the four-letter ICAO location indicator of the ATS entity from which additional flight plan information may be obtained;
- 2) after the departure location indicated according to 1) above, enter the departure time without a space between the according to the following instructions:
- a) if the flight plan is filed prior to departure, enter the Estimated Off Block Time (EOBT) or
- b) if the flight plan is received from an aircraft in flight, enter the actual or estimated time of passing the first point of the route to which the flight plan applies.

FIELD 15: Route

Designation rules

Flight plan data concerning the route is entered in field 15, using only the conventions outlined in the "writing conventions" below and separating all subdivisions of the field 15 by a space.

This data consist of the following sequence of elements:

- 1) the first real cruising speed:
 - a) in knots, or
 - b) in kilometers per hour, or
 - c) in true Mach, when required by the appropriate ATS authority, then, without intermediate space
- 2) the first cruising level:
 - a) in flight level or
 - b) in standard metric level in tens of meters, when the appropriate ATS authority requires, or
 - c) in altitude of hundreds of feet, or
 - d) in altitude in tens of meters, or
 - e) in the case of a VFR flight
 - i. using the word VFR, if it is not expected that the flight have a specific cruising level, or
 - ii. in semicircular VFR flight level or
 - iii. in altitude, as appropriate, and then, following the arrow
- 3) the description of the route, including changes of speed, cruise level and flight rules:
 - a) for parts flown on designated ATS routes, apply successively the following points:
 - i. 1st case: if the departure aerodrome is located on the first ATS route used or is connected:
 - enter the designator of the ATS route, then
 - apply point ii below;
 - 2nd case: if the departure aerodrome is not located on the first ATS route used nor is connected:
 - follow the instructions in b) below until the point where the aircraft will join the first ATS route, then
 - apply point ii below;
 - ii. enter each point where it is expected that a change of speed or cruise level starts, or a change of ATS route or flight rules takes place followed in each case designator of the next ATS route segment, even if that is not different from the previous one;
 - Note. — When a transition is planned between a lower and an upper ATS route, and the direction of these routes is the same, it is not necessary to enter the transition point if no other change is planned than a change of route.
 - b) for sections flown outside designated ATS routes, apply the following points successively:
 - i. indicate points normally separated by intervals not exceeding 30 minutes of flying time or 370 km (200 NM), including each point where there is a change of speed or level, a change of direction, or a change of flight rules or, when required by the appropriate ATS authority
 - ii. define the route using the points defined as follows:

- Pour les vols se déroulant en majeure partie sur une direction est-ouest entre 70°N et 70°S, un point de la route est situé à l'intersection d'un méridien et d'une latitude exprimée en valeur entière de degrés ou en valeur entière de degrés augmentée d'un demi-degré. L'espacement entre deux méridiens consécutifs choisis est de 10 degrés.

- Pour les vols se déroulant en majeure partie sur une direction est-ouest hors de la région de latitudes définie au précédent alinéa, un point de la route est situé sur un parallèle et un espacement de 20 degrés de longitude est normalement respecté entre deux points significatifs consécutifs.

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 ;

- Pour les vols se déroulant en majeure partie sur une direction nord-sud, un point de la route est situé à l'intersection d'un méridien et d'un parallèle, deux parallèles consécutifs choisis étant 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.

Conventions d'écriture

1) Vitesse de croisière (maximum 5 caractères)

La vitesse vraie de croisière s'écrit :

a) en kilomètre par heure (km/h), au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (exemple : 830 km/h s'écrit K0830) ; ou

b) en nœuds (kt), au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (exemple : 485 kt s'écrit N0485) ; ou

c) en nombre de Mach vrai (Mach), au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres représentant le produit par 100 du nombre de Mach arrondi au centième (exemple : Mach 0,82 s'écrit M082).

2) Niveau de croisière (maximum 5 caractères)

Le niveau de croisière s'écrit :

a) en niveau de vol (FL), au moyen de la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple : FL 85 et FL 330 s'écrivent respectivement F085 et F330) ; ou

b) en niveau métrique standard en dizaines de mètres (m), au moyen de la lettre S suivie de 4 chiffres (exemple : 4500 m et 11300 m s'écrivent respectivement S0450 et S1130) ; ou

c) en altitude en centaines de pieds (ft), au moyen de la lettre A suivie de 3 chiffres (exemple : des altitudes de 4500 ft et 10 000 ft s'écrivent respectivement A045 et A100) ; ou

d) en altitude en dizaines de mètres (m), au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres (exemple : une altitude de 8400 ft s'écrit M0840).

3) Routes ATS (2 à 7 caractères)

La route est donnée par l'indicatif codé qui lui est attribué (exemple : ENSAC9P, B1, R14, UM164, KODAP2A)

Note. 1 - 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 - Les dispositions relatives à l'application des indicatifs de route se trouvent à l'Appendice 1 de l'Annexe 2 à l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air.

4) 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 ses coordonnées géographiques exprimées :

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

c) par la combinaison d'un relèvement à partir d'un point significatif et d'une distance par rapport à ce point et désigné :

i. par l'indicatif codé du point significatif ; suivi de

ii. 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point ; suivis de

iii. 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point.

- For east-west flights between 70° N and 70° S, a point on the route is located at the intersection of a meridian and latitude line expressed as an integer of degrees or an integer of degrees increased by a half a degree. The spacing between two consecutive meridians chosen is 10 degrees.

- For flights mainly on an east-west outside the region of latitude defined in the preceding paragraph, a point on the route is located on a parallel and spaced at 20 degrees east between two significant consecutive points.

Wherever possible, the distance between two consecutive points of the route is at most an hour's flight. Additional significant points can be used as required;

- For mostly north-south direction flights, a point on the route is located at the intersection of a meridian and a parallel, two chosen consecutive parallels are spaced at 5 degrees;

iii. Enter the DCT between successive points unless both points are defined by geographical coordinates or by a bearing and distance.

Writing conventions

1) Cruise speed (maximum 5 characters)

Cruise true airspeed is written:

a) in kilometers per hour (km / h), using the letter K followed by 4 figures (for example: 830 km / h can be written K0830) or

b) in knots (kt), using the letter N followed by 4 figures (for example: 485 kt is written N0485) or

c) in true Mach number (Mach), by the letter M followed by 3 digits representing 100 times the Mach number rounded to the nearest hundredth (for example: Mach 0.82 is written M082).

2) Cruise level (maximum 5 characters)

Cruise level is written:

a) in flight level (FL), using the letter F followed by 3 figures (for example: FL 85 and FL 330 are written F085 and F330 respectively) or

b) in standard metric level in tens of meters (m), using the letter S followed by 4 figures (example: 4,500 m and 11,300 m respectively are written S0450 and S1130), or

c) in altitude in hundreds of feet (ft) using the letter A followed by 3 figures (for example: altitudes of 4,500 ft and 10,000 ft are written A045 and A100 respectively) ; or

d) in altitude in tens of meters (m), using the letter M followed by 3 figures (for example an altitude of 8,400 meters is written M0840).

3) ATS route (2 to 7 characters)

The route is given by the assigned code (for example: ENSAC9P, B1, R14, UM164, KODAP2A)

Note. 1 - ATS routes include standard departure and arrival routes that are indicated by their designator code where appropriate.

Note. 2 - The provisions relating to the application of route designators can be found in paragraph 1 of Annex 2 to the Order of March 3, 2006 on the rules of the air.

4) Points defining the route (maximum 2 to 11 characters)

A route point is defined:

a) by a designator code of 2 to 5 characters, in the case of a significant point (for example: LN, MAY, HADDY), or, in other cases

b) by specified geographic coordinates:

i. in degrees only (7 characters): 2 figures describing latitude in degrees, followed by the letter "N" for North latitude or "S" for South latitude, and 3 figures describing longitude, followed by the letter "E" for East longitude or the letter "W" for West longitude. Numbers are to be completed with zeros where necessary (for example: a latitude point 6° north and at a longitude of 78° West is written 06N078W) ; or

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

c) by the combination of a bearing from a significant point and a distance to that point and designated:

i. by the designator code of the significant point, followed by

ii. 3 figures giving magnetic bearing degrees from this point, followed by

iii. 3 figures giving the distance in nautical miles from this point.

Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros.

Exemple : un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR «DUB» est indiqué par DUB180040.

5) 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 4) 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) et 2) ci-dessus, même lorsqu'une seule de ces quantités est concernée par un changement.

Exemples : LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

6) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères)

Un changement de règles de vol s'écrit en insérant :

- a) le point où est prévu le changement de règles de vol, écrit exactement comme aux 4) ou 5) ci-dessus ; suivi d'un espace, puis
- b) 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

7) 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 4) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis
- c) la vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante, exprimée exactement comme au 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 2) ci-dessus.

Exemples : C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

**CHAMP 16 : Aéroport de destination et durée totale estimée —
Aéroports de dégivrage à destination**

Le champ 16 est rempli comme suit :

1) Aéroport de destination et durée totale estimée :

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

i. si l'aéroport 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 n'a été attribué à cet aéroport, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEST/, le nom et l'emplacement de l'aéroport ; puis

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

Note. — 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 aéroports de dégivrage à destination (2 au maximum) sont indiqués de la façon suivante, pour chacun des aéroports concernés

a) si l'aéroport de dégivrage 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 aéroport, insérer les lettres ZZZZ et indiquer au champ 18, à la suite de ALTN/, le nom et l'emplacement de l'aéroport

In areas of high latitude where, in the opinion of the competent authority, it is impractical to use magnetic North as a reference, true degrees can be used. Numbers are to be completed with zeros where necessary.

For example: a point at the magnetic bearing of 180° and 40 nautical miles from VOR "DUB" is indicated by DUB180040.

5) Change of speed or level (maximum 21 characters)

A change in speed takes place when the aircraft airspeed changes by at least 5% or when the Mach varies by 0.01 or more.

A change of speed or level is written by entering:

a) the point where the change of speed or level starts, as written in 4) above, followed by a slash (/), then

b) the cruising speed and the cruising level written in that order, with no space and according to the conventions of points 1) and 2) above respectively, even when only one of these quantities is affected by a change.

Examples: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

6) Change of flight rules (maximum 3 characters)

A change of flight rules is written by entering:

a) the point where the change in flight rules is planned, written exactly as in points 4) or 5) above; followed by a space, then

b) the letters:

i. VFR for changing from a IFR flight to a VFR or

ii. IFR for changing from a VFR flight to an IFR.

Examples: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

7) Cruise climb (maximum 28 characters)

A cruise climb is indicated by entering:

a) the letter C followed by a slash (/), then

b) the point where it is planned to initiate a cruise climb, expressed exactly as in point 4) above, followed by a slash (/), then

c) the planned speed for the cruise climb, expressed exactly as in point 1) above, followed by a slash (/), then

d) the two levels defining the airspace portion to occupy during the cruise climb, or the level above which cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without a space between, each level expressed exactly as in 2) above.

Examples: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

**FIELD 16: Destination aerodrome and total estimated time -
destination alternate aerodromes**

Field 16 is completed as follows:

1) Destination aerodrome and total estimated time:

a) indicate the destination aerodrome according to the instructions below:

i. if the destination is an aerodrome to which an ICAO location indicator of four letters has been assigned, enter this indicator (see document ICAO 7910 — "Location Indicators") or

ii. if no location indicator has been assigned to the aerodrome enter ZZZZ and specify the letters in field 18, following DEST /, the name and location of the aerodrome; then

b) enter, with no space between the total estimated duration of the flight.

Note. — In the case of a flight plan provided by an aircraft in flight, the total estimated time is estimated from the first point of the route to which the flight plan applies to where the flight plan ends.

2) Alternate aerodrome to the destination (up to 2) are shown as follows, for each applicable aerodrome:

a) if the alternate aerodrome to the destination is an aerodrome to which an ICAO location indicator of four letters has been assigned, enter this indicator (see document ICAO 7910 - "Location Indicators") or

b) if no location indicator has been assigned to this aerodrome enter ZZZZ and specify the letters in field 18, following ALTN/, the name and location of the aerodrome; then

CHAMP 18 : Renseignements divers

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

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 (ATFM) 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 2-4, 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 »).

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

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

i. Spécifications de navigation (navigation de surface)

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

FIELD 18: Additional Information

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

The hyphen and slash are used only as instructed below.

Additional information is indicated by entering:

- 1) 0 if no information is given in this field, or
- 2) any other necessary information in the following order, using the appropriate indicator selected from those defined below, followed by a slash and the information to be entered:
 - a) **STS/** then no space between one of the following descriptors to indicate the reason for special handling by ATS (for example: search and rescue mission) :

Descriptor	Reason for special handling by ATS
ALTRV	flight conducted in accordance with an altitude reservation.
ATFMX	Flight exempt from ATFM measures by the appropriate ATS authority.
FFR	fire fighting.
FLTCK	in-flight calibration of navigational aids.
HAZMAT	flight carrying dangerous goods.
HEAD	flight with head of state status.
HOSP	medical flight declared by medical authorities.
HUM	flight in the context of a humanitarian mission.
MARSA	flight for which responsibility for separation from military flights in incumbent on a military authority.
MEDEVAC	medical evacuation flight (life-threatening emergency).
NONRVSM	flight without RVSM capability planning to use RVSM airspace.
SAR	flight participating in a search and rescue mission.
STATE	flight participating in an operation of military, customs or police services.

Other reasons for special handling by ATS are shown in the section RMK/.

[EUR] The HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR descriptors are exempt from the Air Traffic Flow Management (ATFM) slot for the applicable flight.

[EUR] flight without RVSM capability

- Except for flight within the "UTA FRANCE RVSM Transition EUR / NAT" airspace as defined in the section ENR 2-4, aircraft operators without RVSM capability shall establish their flight plans to use airspace other than RVSM airspace.

- Operators of State aircraft without RVSM capability intending to use RVSM airspace use the NONRVSM descriptor.

- Operators of civil aircraft without the RVSM capability do not use the descriptor NONRVSM (see also IFPS USER MANUAL point (5) of section 47 - "Error Messages").

[FR] When several reasons for specific handling by ATS are required by the aircraft operator, from among "MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD", one of the reasons is listed in first position.

b) **PBN** : Indication of RNAV and RNP capabilities. Enter the maximum number of descriptors below that apply the flight, up to a maximum of 8, for example: c to d. maximum of 16 characters.

i. Navigation specifications(surface navigation)

Descriptor	Navigation specification
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 all sensors permitted
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 permitted
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 all sensors permitted

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 reposent pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

Note. — 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 RNP (qualité de navigation requise)

Descripteur	Spécifications RNP
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 suite à 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/** : applications 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/** : applications 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/** : applications 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.

Ces renseignements sont indiqués comme suit :

i. si le départ est effectué depuis un aérodrome figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente : par le nom et l'emplacement de cet aérodrome ; ou

ii. si le départ est effectué depuis un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente :

- par les coordonnées géographiques de cet aérodrome, exprimées en degrés et minutes (11 caractères), conformément au procédé décrit au 4)b)ii du paragraphe « convention d'écriture » ci-dessus ; ou

- par la combinaison du relèvement à partir du point significatif le plus proche de cet aérodrome et de la distance par rapport à ce point, conformément au procédé décrit au 4)c) du paragraphe « convention d'écriture » ci-dessus ; ou

iii. si l'aéronef ne décolle pas d'un aérodrome : par le premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radio-borne.

D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

[EUR] The operators of B-RNAV approved aircraft indicate the equipment and options corresponding to RNAV5.

[EUR] The operators of P-RNAV approved aircraft not based solely on VOR / DME position equipment indicate the equipment and options corresponding to RNAV1.

Note. — To indicate P-RNAV equipment based solely on VOR / DME position fixing, operators enter the letter 'Z' in field 10 of the flight plan and the descriptor "EURPRNAV" after the indicator NAV/ in the field 18.

ii. RNP specifications (Required Navigation Performance)

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

Alphanumeric character combinations not included in the lists given in the points i to ii above are reserved.

c) **NAV/** : meaningful information related to navigation equipment, other than what is specified in section PBN /. Indicate GNSS augmentation in this field, with a space between the reinforcement methods (for example: NAV / GBAS SBAS).

[EUR] Enter RNAVX (aircraft not equipped with RNAV) or RNAVINOP (B-RNAV capability inoperable after failure or degradation) as detailed in the IFPS User Manual entering the letter 'Z' in the field 10a.

[EUR] Enter EURPRNAV to indicate that the aircraft is P-RNAV approved when the position is based solely on VOR / DME means

d) **COM/** : applications and communication capabilities not specified in field 10-a.

[EUR] Enter EXM833 (payload exemption for 8.33 equipment) as detailed in the IFPS User Manual, first specifying the letter 'Z' in the field 10a.

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

[EUR] Enter CPDLCX when the aircraft is not equipped with CPDLC and has an exemption by first entering the letter 'Z' in the field 10-a (see IFPS User Manual for more details).

f) **SUR/** : applications and communications capabilities not specified in field 10-b.

g) **DEP/** : information on starting location, if ZZZZ is entered in field 13 or the ATS authority from which supplementary flight plan data can be obtained if AFIL is entered in field 13.

This information is shown as follows:

i. if the departure is from an aerodrome listed in the relevant Aeronautical Information Publication: by the name and location of the aerodrome ; or

ii. if the departure is made from an aerodrome not listed in the relevant Aeronautical Information Publication:

- by the geographic coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters) according to the method described in 4) b) ii of the "naming convention" section above, or

- by combining the bearing from the nearest significant point of this aerodrome and the distance from this point according to the method described in 4) c) of the "naming convention" section above, or

iii. if the aircraft did not take off from an aerodrome: the first point of the route (name or LAT / LONG) or radio terminal.

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

i) **DOF/** : 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour). Si le plan de vol est déposé plus de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour le vol considéré, la date de départ du vol est précisée.

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

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

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

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204

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

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

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2

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

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

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

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

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

Exemple : DLE/MDG0030

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

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

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

Note. — 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.

h) **DEST/** : name and location of the destination aerodrome, if ZZZZ is entered in field 16. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the airport either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP/ above.

i) **DOF/** : 6 digits indicating the date of departure (in the form YYMMDD, where YY is the year, MM is the month and DD the day). If the flight plan is filed more than 24 hours before the Estimated Off Block Time for the intended flight, the flight departure date is specified.

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

[FR] Following the REG indicator /, it is only possible to specify a single aircraft identification as defined above. In the case of a flight plan for aircraft flying in formation, only the identification of the leader is specified.

k) **EET/** : Significant points or FIR boundaries and estimated accumulated elapsed times to such points or FIR boundaries, when so required on the basis of regional air navigation agreements, or specified by the appropriate ATS authority.

Examples: EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204

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

m) **TYP/** : type(s) of aircraft, preceded as needed, without a space, by the number(s) of aircraft and separated by a space, if ZZZZ is entered in field 9.

For 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 address of the specific block administered by ICAO.

[EUR] This field is filled when the flight will use the CPDLCs via the Aeronautical Telecommunication Network (ATN).

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

When information is given in this field, it can be used for the management of air traffic flow.

p) **DLE/** : delay or waiting on the route. Indicate the significant points of the route where it is expected that there will be a delay, followed by 4 numbers indicating hours and minutes of the delay (hhmm).

For example: DLE/MDG0030

[FR] The indicator DLE / field 18 is not processed in ATM systems deployed in France. To include a route delay, in the IFPS zone exclusively, use the STAY indicator that is still in force and whose conditions of use are specified in the IFPS User Manual (STAY / in field 15 of STAYINFO / field 18, see IFPS User Manual).

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

r) **ORGN/** : 8 letter AFTN address of the sender or other contact appropriate in cases where the identity of the sender of the flight plan may not be easy to establish, if required by the appropriate ATS authority.

Note: - In some areas, flight plan reception centers can insert ORGN / and the AFTN address automatically.

s) **PER/** : information on the performance of the aircraft, in the form of a single letter contained in the ICAO document 8168 - "Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations, Volume I - Flight Procedures" if the appropriate ATS authority requires.

t) **ALTN/** : name and location of the destination alternate aerodromes, if ZZZZ is entered in field 16. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the aerodrome either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP / above.

u) **RALT/** : ICAO four-letter location indicator of the aerodrome or en route alternate aerodromes in accordance with ICAO Document 7910 - "Location Indicators", or the name of the aerodrome or aerodromes, if no designator has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the aerodrome either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP / above.

v) **TALT/** : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de décollage 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. (voir également le 3.6.1.3 du RDA et le b) du 9.3.2.1.1.1 du RCA/3) ;

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

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

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

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

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

CHAMP 19 : Renseignements complémentaires

Autonomie

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

Personnes à bord

À la suite de **P/** :

- 1) 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
- 2) insérer les lettres TBN signifiant « à notifier », si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

Equipement de secours et de survie

1) Radio

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 radiobalise de détresse (ELP/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 :

- 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 :

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

- PLB (Personal Location 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.

2) 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 ;

v) **TALT/** : ICAO four-letter location indicator of the aerodrome or take-off alternate aerodromes en route in accordance with ICAO Document 7910 - "Location Indicators", or the name of the aerodrome or aerodromes, if no designator has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the aerodrome either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP / above.

w) **RIF/** : details on the new route to the destination aerodrome followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. (See also 3.6.1.3 of RDA and b) 9.3.2.1.1.1 of RCA / 3);

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

x) **RMK/** : Any other plain language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary.

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

Example: "RFP/Q2" means "Flight Plan Replacement # 2 (for example: second replacement)"

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

FIELD 19: Additional information

Endurance

After **E /** insert a 4-digit group giving the fuel endurance in hours and minutes.

Persons on board

Following **P /** :

- 1) indicate the total number of persons (passengers and crew) on board, when this information is required by the appropriate ATS authority, or
- 2) insert the letters TBN meaning "to be notified", if this number is not known at the time of filing the flight plan.

Emergency and survival equipment

1) Radio

Following **R /** , delete one or more letters as appropriate:

- a) the letter U, if there is no hand-held radio working at the UHF frequency 243.0 MHz;
- b) the letter V, if there is no hand-held radio working at the VHF frequency 121.5 MHz;
- c) the letter E, if there is no emergency locator beacon on board (ELT/PLB).

If letter E is not deleted, precise case 19 – Remark (N/) type of radio ELT/PLB among types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB listed below :

- ELT (Emergency Locator Transmitter) specific aeronautical equipment which can operate automatically on impact, or turn on manually:

- ELT/AF : A for Automatic activation, F for Fixed because permanently attached to ACFT.
- ELT/AP : A for Automatic activation, P for Portable , despite attached rigidly to ACFT, can be removed easily from ACFT.
- ELT/AD : A for Automatic activation, D for Droppable despite attached rigidly to ACFT, can be dropped and turned on automatically by the impact and, in some cases, by hydrostatic sensors. The manual release is also planned.
- ELT (S) : manual activation of survival, which can be removed from an ACFT, which is stowed so as to facilitate its prompt use in an emergency situation and which is turned manually by survivors.

- PLB (Personal Location Beacon) emergency radio other than an ELT, self-contained and portable, non-specific to aeronautics, which is manually activated by survivors.

2) Survival equipment

Following **S /** , delete one or more letters as appropriate:

- a) all letters, if there is no survival equipment on board;

<p>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.</p>	<p>b) P, if there is no polar conditions survival equipment on board; c) D, if there is no desert conditions survival equipment on board; d) M, if there is no maritime conditions survival equipment on board; e) J, if there is no jungle conditions survival equipment on board;</p>
<p>3) Gilets de sauvetage À la suite de J/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :</p> <p>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.</p>	<p>3) Life jackets Following J/, delete one or more letters as appropriate:</p> <p>a) all letters, if there are no life jackets on board; b) the letter L, if the life jackets do not include lamps; c) the letter F, if the life jackets are not fluorescent; d) the letter U or V or two letters, as in 1) - "Radio" - above, to indicate if the life jackets have radio equipment.</p>
<p>4) Canots À la suite de D/, indiquer les éléments relatifs aux canots de la façon suivante :</p> <p>a) s'il n'y a pas de canot à bord : biffer les lettres D et C ; ou b) si des canots sont à bord, indiquer leurs caractéristiques comme il suit: i. NOMBRE : indiquer le nombre de canots transportés ; ii. CAPACITE : indiquer le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés ; iii. COUVERTURE : biffer la lettre C, si les canots ne sont pas couverts ; iv. COULEUR : indiquer la couleur des canots.</p>	<p>4) Life rafts Following D/, indicate the elements relating to the life rafts as follows:</p> <p>a) if there is no life raft on board: delete the letters D and C, or b) if life rafts are on board, indicate their characteristics as follows: i. NUMBER: Enter the number of life rafts carried; ii. CAPACITY: indicate the total number of persons permitted on board all life rafts transported; iii. COVER: delete the letter C if life rafts are not covered; iv. COLOR: indicate the color of the life rafts.</p>
<p>5) Couleurs et marques de l'aéronef À la suite de A/, indiquer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.</p>	<p>5) Aircraft colors and markings Following A/, indicate the color of aircraft and significant markings.</p>
<p>6) 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.</p>	<p>6) Notes on survival equipment Following N/, indicate any other survival equipment on board and any other remarks regarding survival equipment, or delete the letter N if there are no additional observations.</p>
<p>7) Pilote À la suite de C/, indiquer le nom du pilote commandant de bord.</p>	<p>7) Pilot Following C/, enter the name of the pilot in command.</p>
<p>1.10.3.14 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.</p>	<p>1.10.3.14 Organization filing the flight plan In plain language in the "FILED BY" field, enter the name of the organization, department or person filing the flight plan</p>
<p>1.10.3.2 REDACTION DES PLANS DE VOL REPETITIFS (RPL) Les procédures de rédaction relatives aux RPL sont décrites dans l'«IFPS USERS MANUAL». Les RPL sont rédigés au format IFPS comme indiqué dans ce document. Une correspondance entre ce format et le format OACI pour les RPL y est également disponible.</p>	<p>1.10.3.2 FILLING IN REPETITIVE FLIGHT PLANS (RPL) The procedures for filling in RPLs are described in the "IFPS USER MANUAL". RPLs are filled in according to the IFPS format as specified in this document. Cross-reference between this format and the ICAO format for RPL is also available.</p>
<p>1.10.4 Dispositions particulières</p> <p>1) Vols au départ ou à l'arrivée de terrains coordonnés Certains aérodromes sont dits « coordonnés » au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004. Ils sont désignés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de ces aéroports doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.</p> <p>La DGAC, en collaboration avec DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), 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 non réguliers (c'est-à-dire pour ceux ne relevant pas d'une série de créneaux), il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation communiqué par COHOR lors de l'attribution du créneau aéroportuaire correspondant.</p> <p>Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'autorisation> Le numéro d'autorisation 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/ASLLFMNSEA3456789</p> <p>Si le vol relie deux aéroports coordonnés, les numéros d'autorisation délivrés par le coordonnateur pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18 suivant le format ci-dessous :</p> <p>RMK/ASLLFMNSEA3456789</p>	<p>1.10.4 Special provisions</p> <p>1) Flights taking off from or landing on coordinated aerodromes Some aerodromes were "coordinated" by the EC Regulation 95/93 of 18 January 1993 as amended by Regulation 793/2004 of 21 April 2004. They are appointed by decree of the Minister of Civil Aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to the prior allocation of an airport time slot by the COHOR association.</p> <p>The DGAC (French Civil Aviation Authority), in collaboration with DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), has set up a consistency check system for these airports between filed flights plans and airport time slots allocated for the coordinator. In order to simplify this check for non-scheduled flights (i.e. for those which do not have a series of time slots), it is mandatory to complete box 18 of the flight plan with the authorization number given by the COHOR when allocating the corresponding airport time slot.</p> <p>The filing format is as follows: RMK/ASL<authorization number> The authorization number is that given by the coordinator when allocating the airport time slot. It is composed of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the airport time slot has been delivered. For example: RMK/ASLLFMNSEA3456789</p> <p>If the flight is between two coordinated airports, the authorization numbers delivered by the coordinator for each airport shall be filled in, in the box 18 as per the format below:</p> <p>RMK/ASLLFMNSEA3456789</p>

RMK/ASLLFLLUFO1234567

Les vols non réguliers pour lesquels le plan de vol ne mentionnera pas de numéro d'autorisation feront l'objet d'une vérification auprès de l'exploitant par l'organisme COHOR et pourront, le cas échéant, être rejetés. Un message sera alors envoyé par DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) à l'adresse origine du plan de vol, au nom de la Direction générale de l'aviation civile.

Les vols entrepris en violation de l'article R.132-4 du code de l'aviation civile s'exposent à une amende administrative de 7500 euros, doublée en cas de récidive conformément à l'article R.160-1 dudit code.

2) Renseignements complémentaires

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

SITA : HDQCOXH

Email : hdqcoxh.scr@cohor.org

TEL : +33 1 49 75 88 10

FAX : +33 1 49 75 88 20

Adresse postale : ORLYTECH Bat 527

3, Allée Maryse BASTIE

91325 WISSOUS CEDEX

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

Le créneau aéroportuaire peut être obtenu par l'intermédiaire d'un assistant aéroportuaire qui communiquera le numéro d'autorisation à reporter dans le champ 18 du plan de vol. La liste et les contacts des assistants aéroportuaire 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).

1.10.5 Planification des vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité

1.10.5.1 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, de 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 « 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 neuf CCER implantés sur divers sites du Ministère de la défense ou du Ministère chargé des transports, dont les cinq centres en route de la navigation aérienne (CRNA). Ces centres de contrôle sont situés à Aix-en-Provence (CRNA/Sud-Est), à Athis-Mons (CRNA/Nord), à Bordeaux (CRNA/Sud-Ouest), à Brest (CRNA/Ouest), à Reims (CRNA/Est), 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).

1.10.5.2 PROCEDURE D'AGREMENT

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

Cette demande doit être adressée à / *The request for such approval shall be addressed to :*

DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres
Division CER
13128 Istres Armées

1.10.5.3 PROGRAMMATION 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.

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.

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 :

RMK/ASLLFLLUFO1234567

The operator of any non-scheduled flights the flight plan of which does not mention the authorization number will be checked by COHOR and may, if necessary, be rejected. In this case a message will be sent by DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) to the flight plan origin address, on behalf of the Direction Générale de l'Aviation Civile (French Civil Aviation Authority).

Flights not complying with Article R.132-4 of the French Civil Aviation Code, are liable for an administrative penalty of €7,500, doubled in case of a repeat infringement, as per Article R.160-2 of the Code.

2) Additional information

COHOR details: Web site: www.cohor.org

SITA: HDQCOXH

Email: hdqcoxh.scr@cohor.org

TEL.: +33 (0)1 49 75 88 10

FAX: +33 (0)1 49 75 88 20

Mail address: ORLYTECH Bat 527

3, Allée Maryse BASTIE

91325 WISSOUS CEDEX

Opening times: Monday to Friday, from 08:30 to 17:30 (Local Time)

The time slot may be obtained via a ground handling agent who will give the authorization number to be specified in the box 18 of the flight plan. The list and contacts of the ground handling agents processing general and business flights is available for each coordinated airport on the COHOR Web site (www.cohor.org).

1.10.5 Planning offlights performed after maintenance works in order to restore aircraft airworthiness certificates

1.10.5.1 INTRODUCTION

The flights to be performed upon completion of maintenance works, repair actions or works carried out in maintenance organization for aircraft in the purpose of restoring aircraft airworthiness certificates may be refused by civil air traffic providers due to their specific nature.

These flights shall then be partially or totally performed under the responsibility of the Test and Acceptance Traffic control centers (CCER) of the flight test organization under the authority of the general directorate of armament (DGA EV – French Ministry of Defense).

DGA EV provides air control services through nine CCER located at various sites belonging to the Ministry of Defense or Ministry of Transportation, including the five air navigation en-route centers (CRNA). These traffic control centers are respectively located at Aix en Provence (CRNA/South-East), Athis-Mons (CRNA/North), Bordeaux (CRNA/South-West), Brest (CRNA/West), Reims (CRNA/East), Cazaux (Cazaux/Military Control Center (MCC)), Istres (Istres MCC), Mont de Marsan (Air Force Detection and Control Center (DCC)) and Toulouse (Toulouse Blagnac Approach).

1.10.5.2 APPROVAL PROCEDURE

According to article D131-4 of the civil aviation code, potential new users of test and acceptance air traffic services (CER) shall obtain the approval of the DGA EV director in order to conduct a flight under the test and acceptance traffic.

This request for such approval shall be addressed to :

DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres
Division CER
13128 Istres Armées

1.10.5.3 FLIGHT PLANNING

According to the general operating conditions of CER services (issued during the approval procedure), all flight operations shall be planned.

The flight requests shall be addressed by means of fax to the coordination unit of the Istres CER division. This unit is responsible for planning all the flight operations controlled by the test and acceptance control centers (CCER) inside or outside of specific airspaces.

Every flight request must be sent together with a flight profile.

Depending on departure and destination aerodrome location, and flight operation type to be performed, the flight is:

- 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.

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.

Les demandes doivent respecter les délais suivants :

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

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.

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

1.10.5.4 ENTRETIEN TELEPHONIQUE 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.

1.10.6 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.

- either totally controlled by the test and acceptance traffic control (CER);

- or successively controlled by a civil air traffic control units (aerodrome or approach) and by the test and acceptance traffic control unit.

In all cases, a flight plan must be filed. For the flight phase carried out with the CER control unit, the flight plan contents to be fixed with the coordination unit when the flight-planning is requested.

The flight requests shall meet the following prior notice requirements:

The flight planning is to be stated by the coordination unit not later than 1800 (local time). This flight planning will be then distributed to all appropriate users and CER traffic control units.

Note: The flight requests requiring the use of special airspace submitted to domestic reservation shall be filed at D-2 to the coordination unit.

1.10.5.4 TELEPHONE CALL BEFORE THE FLIGHT

For every flight, a telephone call is required between the flight captain (or his representative) and the Head of the first test and acceptance traffic control center (CCER) affected by the flight. The telephone numbers are provided by the coordination unit.

During this telephone call, the following data are specified:

- transponder code;
- primary operating radio frequency;
- secondary radio frequency;
- flight profile;
- operating area;
- all data conducing to correct flight operation and safety.

1.10.6 Sanctions

Pursuant to article R-160-1 of the civil aviation code, the minister in charge of civil aviation can enforce an administrative fine to an air carrier or to any other civil aircraft operator infringing provisions of Commission regulation (EU) n° 255/2010 laying down common rules on air traffic flow management, especially in the following situations:

- Flight plan mentioning a misused ATFM departure slot exemption, or in contradiction with article 7, paragraph 1, of regulation n°255/2010.
- Flight plan not reflecting the intended flight profile.
- Several flight plans submitted for the same flight.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank