

ENR 1.11 ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLANS DE VOL

ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES

1.11.1 Messages de mouvement et de contrôle

Cette catégorie comprend les messages ci-après :

a) messages de mouvement (FF), y compris :

- les messages de plan de vol déposé ;
- les messages de retard ;
- les messages de modification ;
- les messages d'annulation de plan de vol ;
- les messages de départ ;
- les messages d'arrivée ;
- les messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol.

b) messages de coordination (FF), y compris :

- les messages de plan de vol en vigueur ;
- les messages d'estimation ;
- les messages de coordination ;
- les messages d'acceptation ;
- les messages d'information ;
- les messages d'activation ;
- les messages de traitement logique.

c) messages complémentaires (FF), y compris :

- les messages de demande de plan de vol ;
- les messages de demande de plan de vol complémentaire ;
- les messages de plan de vol complémentaire.

d) messages de contrôle (FF), y compris :

- les messages de clairance ;
- les messages de transfert de contrôle ;
- les messages de régulation de la circulation ;
- les messages de compte rendu de position et de compte rendu en vol.
- Les messages de mouvement, les messages de coordination et les messages complémentaires sont décrits dans les pages qui suivent.

1.11.2 Dispositions générales

L'emploi dans cette partie de termes tels que "émis", "transmis", "adressés" ou "reçus" ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit de messages de téléimprimeurs ou de messages entre ordinateurs. Sauf sur indication expresse, les messages décrits dans cette partie peuvent être transmis également en phonie ; en pareil cas, ces termes ont plutôt respectivement le sens de "communiqués", "prononcés par", "dits à" ou "écoutés".

1.1121 Origine et destination des messages

a) Généralités

Dans le présent contexte les messages de mouvement désignent les messages de plan de vol, les messages de retard, les messages d'arrivée, les messages d'annulation et les messages d'amendement qui leur sont pertinents.

Les messages utilisés pour les besoins des services de la circulation aérienne sont émis par les organismes appropriés de la circulation aérienne ou par les aéronefs ; toutefois, par accord local spécial, les organismes de la circulation aérienne peuvent déléguer au pilote, à l'exploitant, ou à son représentant désigné, la responsabilité d'émettre certains messages de mouvement, en particulier s'ils sont reliés au RSFTA.

L'émission des messages de mouvement à des fins autres que celles des services de la circulation aérienne (contrôle d'exploitation, par exemple) incombe en principe, au pilote, à l'exploitant ou à son représentant désigné.

1.11.1 Movement and control messages

This category includes the following messages:

a) movement messages (FF), including:

- the filed flight plan messages;
- the delay messages;
- the change messages;
- the flight plan cancellation messages;
- the departure messages;
- the arrival messages;
- the acknowledgement and flight plan processing messages.

b) coordination messages (FF), including:

- the current flight plan messages;
- the estimate messages;
- the coordination messages;
- the acceptance messages;
- the information messages;
- the activation messages;
- the logic processing messages.

c) additional messages (FF), including:

- the flight plan request messages;
- the additional flight plan request messages;
- the additional flight plan messages.

d) control messages (FF), including:

- the clearance messages;
- the control transfer messages;
- the traffic regulation messages;
- the position report messages and in-flight report messages.

- Movement, coordination and additional messages are described in the following pages.

1.11.2 General provisions

In this section, the use of such terms as "transmitted", "addressed" or "received" does not systematically mean that this concerns teleprinter messages or messages between computers. Unless clearly specified, the messages described in this section can also be transmitted in voice mode; in such case, these terms respectively mean "communicated", "pronounced by", "said to" or "listened".

1.1121 Origin and destination of messages

a) General

In this context, the movement messages designate flight plan messages, delay messages, arrival messages, cancellation messages and pertinent amendment messages.

The messages used for the requirements of the air traffic services are emitted by the appropriate air traffic bodies or by the aircraft; however, by special local agreement, the air traffic bodies may delegate the responsibility to transmit certain movement messages, more specially when they are related to the AFTN, to the pilot, to the operator or to his designated representative.

The transmission of movement messages for other purposes than those of the air traffic services (operation control, for instance) is in principle of the pilot, operator or designated representative responsibility.

Les messages de plan de vol, les messages d'amendement qui les concernent et les messages d'annulation de plan de vol sont sauf dans les cas prévus à l'alinéa suivant, adressés uniquement aux organismes de la circulation aérienne qui sont spécifiés en 1.11.2.8 1-a. Ces messages sont mis à la disposition d'autres organismes intéressés de la circulation aérienne, ou d'entités spécifiées à l'intérieur de ces organismes, et de tous autres destinataires des messages, conformément aux arrangements locaux.

Lorsque l'exploitant intéressé le demande, les messages de mouvement qui doivent être transmis simultanément aux organismes intéressés de la circulation aérienne, sont également adressés :

- à un destinataire à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de départ ; et
- à deux organismes de contrôle d'exploitation au plus.

Ces destinataires étant précisés par l'exploitant ou son représentant désigné.

b) Emploi du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques.

Les messages des services de la circulation aérienne qui doivent être transmis sur le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques comprennent :

- des renseignements sur la priorité dont le message doit bénéficier et l'indication de ses destinataires, ainsi qu'une mention de la date et de l'heure de dépôt à la station intéressée du service fixe aéronautique, et l'indicateur d'origine. Ces renseignements constituent la partie "adresse" et "origine" du message RSFTA.
- les renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne précédés au besoin d'indications complémentaires sur les destinataires. Ces renseignements constituent la partie "texte" du message RSFTA.

1.1122 Indicateur de priorité.

L'indicateur de priorité est formé du groupe de deux lettres qui convient, comme il est indiqué entre parenthèses en 1.11.1, pour la catégorie de message correspondant.

La transmission des messages sur le RSFTA s'effectue selon l'ordre de priorité suivant :

Priorité de transmission	Indicateur de priorité
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

1.1123 Adresse

L'adresse comprend une série d'indicateurs de destinataires, à raison d'un indicateur par destinataire auquel le message doit être remis. Chaque indicateur de destinataire est formé d'une séquence de huit lettres comprenant, dans l'ordre :

a) un indicateur d'emplacement

l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres attribué au lieu de destination ;

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

b) un indicatif de trois lettres

- soit l'indicatif OACI de trois lettres désignant l'administration aéronautique, le service aéronautique ou l'exploitant d'aéronef auquel ou à laquelle le message est adressé ;

- soit, lorsqu'aucun indicatif n'a été attribué, l'un des indicatifs suivants :

YXY lorsque le destinataire est un service ou un organisme militaire ;

ZZZ lorsque le destinataire est un aéronef en vol ;

YYY dans tous les autres cas.

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

c) une lettre

- la lettre X ; ou

The flight plan messages, the related amendment messages and the flight plan cancellation messages are addressed only to the air traffic bodies specified in 1.11.2.8 1-a, unless in cases specified in the next paragraph. These messages are made available to other interested air traffic bodies, or specified entities within these bodies, and to all other addressees of the messages, in accordance with the local agreements.

When the operator concerned requests, movement messages to be transmitted simultaneously to the air traffic bodies concerned, are also addressed:

- to an addressee at the destination aerodrome or at the departure aerodrome; and
- to two operation control bodies maximum.

These addressees are specified by the operator or his designated representative.

b) Use of the aeronautical fixed telecommunications network

The air traffic service messages to be transmitted over the aeronautical telecommunication fixed service include:

- information on the priority to be assigned to the message and indication of its addressees, as well as a mention of the date and time of filing to the station concerned of the AFTN and the origin indicator. This information form the "address" and "origin" part of the AFTN message.
- information required by the air traffic services, preceded, if applicable, by additional indications on the addressees. This information forms the "text" part of the AFTN message.

1.1122 Priority indicator

The priority indicator consists of the appropriate group of two letters as indicated in brackets in 1.11.1, for the corresponding category of message.

The transmission of messages over the AFTN is performed according to the following priority order:

Transmission priority	Priority indicator
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

1.1123 Address

The address includes a series of addressee indicators, with one indicator per addressee for whom the message is transmitted. Each addressee indicator consists of a sequence of eight letters including, as listed below:

a) a location indicator

The four-letter ICAO location indicator assigned to the destination location;

A list of ICAO location indicator is provided in Doc 7910 - Location indicators

b) a three-letter call-sign

- either the three-letter ICAO call-sign designating the aeronautical authority, the aeronautical service or the aircraft operator to which the message is addressed;

- or, when no call-sign is assigned, one of the following call-signs:

YXY when the addressee is a military body or service;

ZZZ when the addressee is an aircraft in flight;

YYY in all other cases

A list of ICAO three-letter call-signs is provided in Doc 8585 (Call-signs of aircraft operators and aeronautical authorities and services).

c) a letter

- letter X; or

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

Les indicatifs de trois lettres ci-après sont utilisés pour adresser les messages ATS aux organismes ATS :

. Centre responsable d'une région d'information de vol ou d'une région supérieure d'information de vol (qu'il s'agisse d'un ACC ou d'un FIC) :

- dans le cas d'un vol VFR : ZFZ

- pour les organismes français hors zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : ZQZ

- pour les organismes de la zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : adresse de l'organisme CFMU, qui centralise les plans de vol pour cette zone (se reporter à l'AIP ENR 1.10 – France métropolitaine).

. Tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS : ZTZ

. Bureau de piste des services de la circulation aérienne : ZPZ

D'autres indicatifs à trois lettres désignant des organismes ATS ne doivent pas être utilisés à cette fin.

1.1124 Heure de dépôt

L'heure de dépôt comprend un groupe date-heure de six chiffres, indiquant la date et l'heure UTC auxquelles le message a été déposé à la station du service fixe aéronautique intéressée en vue de sa transmission.

1.1125 Indicateur d'origine

L'indicateur d'origine comprend une séquence de huit lettres, analogue à un indicateur de destinataire, désignant le lieu d'origine et l'organisme qui émet le message.

1.1126 Indications complémentaires sur l'adresse et l'origine

Lorsque les indicatifs de trois lettres YYY, YXY ou ZZZ apparaissent dans les indicateurs de destinataires et(ou) d'origine :

- le nom de l'organisme ou l'identité de l'aéronef intéressé doivent figurer au début de la partie "texte" ;

- ces renseignements sont à insérer dans le même ordre que les indicateurs de destinataires et(ou) l'indicateur d'origine ;

- lorsqu'il y a plus d'un renseignement de ce genre le dernier doit être suivi du mot "STOP" ;

- lorsqu'il y a un ou plusieurs renseignements concernant les indicateurs de destinataire plus un renseignement concernant l'indicateur d'origine, le mot "FROM" doit apparaître avant l'insertion relative à l'indicateur d'origine.

1.1127 Etablissement et transmission des messages

Les messages des services de la circulation aérienne sont établis et transmis sous la forme de textes types, dans une forme type et conformément à des conventions types de données, conformément aux spécifications de l'appendice 3 de la quinzième édition du Doc 4444 de l'OACI incluant les amendements N° 1, 2, 3.

Si un 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 (mention DOF) est insérée dans le champ 18 « Renseignements divers » (et dans le champ 22 « Amendement », dans le cas du message CHG) des messages associés.

L'heure doit systématiquement être indiquée dans le champ 13 (« aérodrome de départ et heure ») dans les messages de mouvement et les messages complémentaires (dans le message RQP, si elle est connue).

Dans les champs 13 et 16, les indicateurs d'emplacement à utiliser sont ceux décrits dans le Doc 7910, Indicateurs d'emplacement.

Lorsque les messages sont échangés verbalement entre les organismes intéressés de la circulation aérienne, un accusé de réception verbal constituera la preuve que le message a été reçu. Aucune confirmation écrite n'est donc exigée.

1.1128 Messages de mouvement et de contrôle

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

* Messages de mouvement .

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

- les messages de plan de vol déposé (FPL) ;

- les messages de retard (DLA) ;

- les messages de modification (CHG) ;

- the one-letter call-sign designating the service or section of the body to which the message is addressed.

The three-letter call-signs hereafter are used to address the ATS messages to ATS bodies:

. Centre responsible for a flight information area or a flight upper information area (whether this is an ACC or a FIC) :

- in case of VFR flight : ZFZ

- for French services outside IFPS area, in case of IFR flight : ZQZ

- for services inside IFPS area, in case of IFR flight : address of the CFMU service, which centralizes flight plans for this area (refer to AIP ENR 1.10 – France)

. aerodrome control tower or AFIS body: ZTZ

. Air traffic services control office: ZPZ

Other three-letter call-signs designating ATS bodies should not be used for this purpose.

1.1124 Filing time

The filing time includes a six-digit date-time group, indicating the date and UTC on which the message has been filed to the station of the AFTN concerned for transmission.

1.1125 Origin indicator

The origin indicator includes a sequence of eight letters, similar to an addressee indicator, designating the origin location and the body transmitting the message.

1.1126 Additional information on the origin and address

When the three-letter call-signs YYY, YXY or ZZZ appear in the addressee and(or) origin indicators:

- the name of the body or the identity of the aircraft concerned must be shown at the beginning of the "text" part;

- this information should be inserted in the same order as the addressee indicators and(or) origin indicator;

- when more than one information item of this type exist, the last should be followed with the word "STOP";

- when one or more information items concerning the addressee indicators exist plus an information concerning the origin indicator, the word "FROM" should appear before the insertion relating to the origin indicator.

1.1127 Establishment and transmission of messages

The air traffic service messages are established and transmitted as typical texts, under a typical form and in accordance with typical data conventions, according to specifications of Appendix 3 of the fifteenth edition of ICAO Doc 4444 including amendments NR 1, 2, 3.

If a flight plan is filed more than 24 hours before the estimated off-block time for the flight concerned, date of departure of flight (mention DOF) is indicated in field 18 « Miscellaneous information » (and in the field 22 « Amendment », in case of message CHG) within associated messages.

The time must be indicated in field 13 (« Departure aerodrome and estimated off-block time») within movement and additional messages (within RQP message, if it is known).

For fields 13 and 16, location indicators to use are described in Doc 7910, Location Indicators.

When the messages are verbally exchanged between the air traffic bodies concerned, a verbal acknowledgement will prove message reception. No written confirmation is thus required.

1.1128 Movement and control messages

Messages concerning planned or real air movements of aircraft are based on the latest information supplied to the air traffic bodies by the pilot, the operator or his designated representative.

* Movement messages.

The filed flight plan messages and associated amendment messages include:

- the filed flight plan messages (FPL) ;

- the delay messages (DLA) ;

- the change messages (CHG) ;

- les messages d'annulation de plan de vol (CNL);
- les messages de départ (DEP) ;
- les messages d'arrivée (ARR) ;
- les messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol.

1 - Messages de plan de vol déposé (FPL)

Sauf dans les cas où sont appliquées des procédures de plan de vol répétitif ou dans les cas où l'on utilise des messages de plan de vol en vigueur, les messages de plan de vol déposé sont transmis pour tous les vols ayant fait l'objet d'un plan de vol déposé afin que les aéronefs intéressés bénéficient selon le cas de tout ou partie des services de circulation aérienne sur tout ou partie de la route.

Lorsqu'un accord entre les autorités compétentes des services de la circulation aérienne le prescrit, pour aider à l'identification des vols et ainsi éliminer ou réduire la nécessité d'une interception en cas d'écart par rapport à la trajectoire assignée, des messages de plan de vol déposé, pour les vols effectués sur des routes ou tronçons de routes donnés, à proximité immédiate des limites de région d'information de vol, sont également adressés aux centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol contiguë à ces routes ou tronçons de routes.

Un plan de vol peut être déposé jusqu'à une limite de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement. Si un 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 (mention DOF) sera insérée dans la case 18 du plan de vol ainsi que dans tous les messages associés qui la contiennent.

a) Destinataires des messages de plan de vol déposé

Les messages de plan de vol déposé sont émis et adressés comme suit par l'organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ ou, le cas échéant, par l'organisme de la circulation aérienne qui reçoit un plan de vol communiqué par un aéronef en vol :

un message FPL est transmis :

- . au centre de contrôle régional ou centre d'information de vol desservant la région de contrôle ou d'information de vol dans laquelle est situé l'aérodrome de départ ;
- . à tous les centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol le long de la route ;
- . à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;
- . s'il le faut, aux centres de gestion de la circulation chargés des organismes ATS situés sur la route.

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

b) Vols avec escales

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

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

Pour les escales intermédiaires situées en territoire étranger, les plans de vol correspondants sont envoyés aux seuls bureaux de piste intéressés qui sont chargés de les transmettre aux organismes concernés.

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

Composition du message de plan de vol déposé

- 3 - Type de message
- 7 - Identification de l'aéronef
- 8 - Règles de vol et type de vol
- 9 - Type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage
- 10 - Equipement et possibilités
- 13 - Aérodrome de départ et heure estimée de départ du poste de stationnement

- the flight plan cancellation messages (CNL);
- the departure messages (DEP);
- the arrival messages (ARR);
- the acknowledgement and flight plan processing messages.

1 - Filed flight plan messages (FPL)

Except when repetitive flight plan procedures are applied or when current flight plan messages are used, the filed flight plan messages are transmitted for all flights subject to a filed flight plan so that the aircraft concerned can be provided with all or part of the air traffic services on all or part of the route, as applicable.

When so prescribed by an agreement between the competent authorities of the air traffic services, to help in identification of flights and thus eliminate or reduce the requirement for an interception in case of deviation from the assigned route, filed flight plan messages, for flights performed on given routes or sections of routes, close to immediate limits of flight information areas, are also addressed to the centres in charge of each flight information area or flight upper information area adjacent to these routes or sections of routes.

A flight plan can be filed until 120 hours before the estimated off-block time. If a flight plan is filed more than 24 hours before the estimated off-block time for the flight concerned, the date of departure of flight (mention DOF) will be indicated in field 18 of the flight plan and within all associated messages which contain it.

a) Addressees of filed flight plan messages

The filed flight plan messages are transmitted and addressed as follows by the air traffic body operating at the departure aerodrome or, if applicable, by the air traffic body which receives a flight plan communicated by an aircraft in flight:

a FPL message is transmitted:

- . to the area control centre or flight information centre operating in the control or flight information area in which departure aerodrome is located;
- . to all centres in charge of each flight information area or upper information area along the route;
- . to the control tower or the AFIS body of the destination aerodrome;
- . if applicable, to the traffic management centres in charge of ATS bodies along the route.

When the flight plan signals a possible request for clearance modification during flight (RIF), the FPL message is also transmitted to the other centres concerned and to the control tower or to the AFIS body of the new destination aerodrome.

b) Stop flights

In the case of a stop flight for each stop of which flight plans are filed at the first departure aerodrome, the following procedure is applied:

For a flight whose departure point is located on the French territory, the flight plans of intermediate stops located in France must be sent directly by the control office where they are filed to all bodies concerned by the flight

For intermediate stops located on foreign territories, the corresponding flight plans are sent to the sole control offices concerned which will transmit them to the bodies concerned.

For a flight whose departure point is not located on the French territory, the flight plans of intermediate stops located in France are sent by the foreign bodies only to those control offices concerned which, on reception of the flight plan message, take the same actions as if the flight plan had been filed locally (Procedure complying with the current ICAO provisions).

Composition of the filed flight plan message

- 3 - Type of message
- 7 - Identification of the aircraft
- 8 - Flight rules and type of flight
- 9 - Type of aircraft and category of trailing vortex
- 10 - Equipment and capabilities
- 13 - Departure aerodrome and estimated off-block time

15 - Route

16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée, aérodromes de dégagement à destination

18 - Renseignements divers.

Exemple

Voici un exemple de message de plan déposé transmis par London Airport aux centres de Shannon, Shanwick et Gander. Ce message peut également être transmis au centre de Londres, ou encore les données peuvent être communiquées à ce dernier en phonie.

(FPL -ACA 101-IS
-B773/H-CHOV/C
-EGLL1400
-N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W
52N030W 50N040W 49N050W
-CYQX0455 CYYR
-EET/EISNS0026 EGGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330
050W0415 SEL/FJEL)

Signification

Message de plan de vol déposé — identification de l'aéronef ACA101 — IFR, vol régulier — un Boeing 777-300, catégorie de turbulence de sillage «gros-porteur» doté de Loran C, radiotéléphonie HF, VOR, radiotéléphonie VHF et d'un transpondeur SSR avec modes A (4 096 codes) et C — aérodrome de départ Londres, heure estimée de départ du poste de stationnement 1400 UTC — vitesse de croisière et niveau de vol demandé pour la première partie de la route 450 kt et FL 310 — il suivra les voies aériennes Lima 9 et Upper Lima 9 jusqu'au point situé dans le relèvement 285 degrés magnétiques, à la distance de 36 NM du VOR Strumble. A partir de ce point l'aéronef se déplacera au nombre de Mach constant 0,82, en suivant Upper Lima 9 jusqu'à LIMRI; puis se rendra à 52N020W; à 52N030W; à 50N040W; à 49N050W; à destination Gander durée totale estimée 4 heures 55 minutes — aérodrome de dégagement à destination Goose Bay — le commandant de bord a notifié les durées estimées cumulatives aux points significatifs le long de la route, limite de la FIR Shannon 26 minutes, limite de la FIR Shanwick Oceanic 1 heure 11 minutes, 20W 1 heure 36 minutes, limite de la FIR Gander Oceanic 2 heures 28 minutes, 40W 3 heures 30 minutes, et 50W 4 heures 15 minutes — indicatif SELCAL FJEL.

2 - Messages de retard (DLA)

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

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

Composition du message de retard

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure estimée de départ du poste de stationnement

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Lorsqu'il s'avère nécessaire de retarder un vol au-delà de minuit, ce qui conduit à un changement de date, il est fortement recommandé d'utiliser le message CHG permettant d'indiquer sans équivoque le nouveau champ 13 (qui inclut l'EOBT) et d'amender le champ 18 en y incluant la nouvelle date du vol (indicateur DOF/).

Exemple

Voici un exemple de message de retard transmis d'un aérodrome de départ, ou d'un organisme dont relève un aérodrome de départ et qui se charge de ses communications, à chacun des destinataires d'un message de plan de vol déposé.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LYDU-0)

Signification

Message de retard — identification de l'aéronef KLM671 — nouvelle heure estimée de départ du poste de stationnement de Fiumicino 0900 UTC — destination Dubrovnik — aucun autre renseignement.

3 - Messages de modification (CHG)

Un message CHG est émis lorsqu'il faut apporter une modification quelconque aux données de base faisant partie des données FPL ou RPL précédemment émises. Ce message CHG est adressé aux destinataires des données de base de plan de vol qui sont affectés par la modification.

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

15 - Route

16 - Destination aerodrome and estimated total flying time, destination alternate aerodromes

18 - Miscellaneous information

Example

Here is an example of filed flight plan message transmitted by London Airport to Shannon, Shanwick and Gander centres. This message can also be transmitted to London centre, or data can be communicated to it by voice.

(FPL -ACA 101-IS
-B773/H-CHOV/C
-EGLL1400
-N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W
52N030W 50N040W 49N050W
-CYQX0455 CYYR
-EET/EISNS0026 EGGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330
050W0415 SEL/FJEL)

Meaning

Filed flight plan message — identification of aircraft ACA101 — IFR, scheduled flight — a Boeing 777-300, wake turbulence category «heavy aircraft» equipped with Loran C, HF radio, VOR, VHF radio and SSR transponder with A (4 096 codes) and C modes — departure aerodrome London, estimated off-block time 1400 UTC — cruising speed and flight level requested for the first part of the route 450 kts and FL 310 — it will follow airways Lima 9 and Upper Lima 9 until the waypoint located in the bearing 285 magnetic degrees, 36 NM from VOR Strumble. From this point, ACFT will fly with a constant Mach number of 0,82, following Upper Lima 9 until LIMRI; then, will fly to 52N020W; to 52N030W; to 50N040W; to 49N050W; to Gander estimated total time 4 hours 55 minutes — destination alternate aerodrome Goose Bay — pilot-in-command notified estimated cumulative times to significant points along the route, FIR Shannon limit 26 minutes, FIR Shanwick Oceanic limit 1 hour 11 minutes, 20W 1 hour 36 minutes, FIR Gander Oceanic limit 2 hours 28 minutes, 40W 3 hours 30 minutes and 50W 4 hours 15 minutes — SELCAL FJEL.

2 - Delay messages (DLA)

A DLA message is transmitted when the departure of an aircraft for which flight plan basic data (FPL or RPL) were transmitted is postponed or delayed by more than 30 minutes with regard to the estimated off block time included in the flight plan basic data.

The DLA message will be transmitted by the air traffic body operating at the departure aerodrome to all addressees of flight plan basic data.

Composition of the delay message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and estimated off-block time

16 - Destination aerodrome.

18 - Miscellaneous information

When it is necessary to delay a flight after midnight, which causes a change of date, it is highly recommended to send CHG message to indicate without doubt the new field 13 (including EOBT) and to update the field 18 by including the new date of flight (DOF/ indicator).

Example

Here is an example of a delay message transmitted from a departure aerodrome, or from a service in charge of the departure aerodrome and of its communications, to each addressee of a filed flight plan message.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LYDU-0)

Meaning

Delay message — aircraft identification KLM671 — new estimated off-block time from Fiumicino 0900 UTC — destination Dubrovnik — not any other information

3 - Change messages (CHG)

A CHG message is transmitted when a change has to be applied to the basic data included in the FPL or RPL data already transmitted. The CHG message is addressed to the addressees of the flight plan basic data affected by the change.

Appropriated revised flight plan basic data are transmitted to concerned services which have not received them previously.

Les changements d'identification de l'aéronef (champ 7), d'aérodrome de départ (champ 13), ou d'aérodrome de destination (champ 16) nécessitent l'envoi d'un nouveau plan de vol.

Composition du message de modification

- 3 - Type de message
- 7 - Identification de l'aéronef
- 13 - Aérodrome de départ et heure
- 16 - Aérodrome de destination
- 18 - Renseignements divers
- 22 - Amendement (reprise intégrale du ou des champs modifiés).

Lorsque l'on modifie un champ, l'intégralité du contenu de son champ doit impérativement être intégrée dans le champ 22 « Amendement ». Le contenu du champ amendé ne se limite pas à la seule modification subie. Cela est particulièrement pertinent pour le champ 18 (inscription d'un « 0 » si le champ 18 devient vide).

Exemple

Voici un exemple de message de modification transmis par le centre d'Amsterdam au centre de Francfort pour rectifier des renseignements préalablement transmis à Francfort dans un message de plan de vol déposé. On suppose que les deux centres sont équipés d'ordinateurs.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-L6/EDDN)

Signification

Message de modification — lettres d'identification des ordinateurs d'Amsterdam et de Francfort A et F, suivies du numéro de série (016) de ce message transmis par Amsterdam, lettres d'identification d'ordinateur suivies du numéro de série (014) du message de plan de vol déposé correspondant — identification de l'aéronef GABWE code SSR 2173 fonctionnant en mode A, en route d'Amsterdam, heure estimée de départ du poste de stationnement 8 h 50, vers Francfort, date du vol 22 janvier 2008 — Lire «IFR» dans le type de champ 8 du message de plan de vol déposé correspondant — le type de champ 16 du message de plan de vol déposé correspondant est modifié : nouvelle destination Nuremberg.

4 - Messages d'annulation de plan de vol (CNL)

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

Composition du message d'annulation de plan de vol

- 3 - Type de message
- 7 - Identification de l'aéronef
- 13 - Aérodrome de départ et heure
- 16 - Aérodrome de destination.
- 18 - Renseignements divers

Exemple 1

Voici un exemple de message d'annulation de plan de vol transmis par un organisme ATS à tous les destinataires d'un message de plan de vol déposé qu'il a précédemment transmis.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

Signification

Message d'annulation de plan de vol — annuler le plan de vol de l'aéronef dont l'identification est DLH522 — vol prévu de Berlin, heure estimée de départ du poste de stationnement 9 h 00, à Paris — aucun autre renseignement.

Exemple 2

Voici un exemple de message d'annulation de plan de vol transmis par un centre à un centre adjacent. On suppose que les deux centres sont équipés d'ordinateurs ATC.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

Signification

Message d'annulation de plan de vol — lettres d'identification des ordinateurs ATC expéditeur et récepteur F et B, suivies du numéro de série (127) de ce message, répétition des lettres d'identification d'ordinateur suivie du numéro de série (055) du message de plan de vol en vigueur précédemment transmis — annuler le plan de vol de l'aéronef dont l'identification est BAW580 — vol prévu de Francfort, heure estimée de départ du poste de stationnement 14 h 30, à Brême — aucun autre renseignement.

Changes in the identification of the aircraft (field 7), departure aerodrome (field 13), or destination aerodrome (field 16) require sending a new flight plan.

Composition of the change message

- 3 - Type of message
- 7 - Identification of the aircraft
- 13 - Departure aerodrome and time
- 16 - Destination aerodrome
- 18 - Miscellaneous information
- 22 - Amendment (integral transmission of the modified field or fields)

When a field is modified, the whole contents of this filed must be included in the field 22 « Amendment ». The contents of the amended field is not limited to the only change affected. That is particularly pertinent for the field 18 (inscription «0» if the field 18 becomes empty).

Example

Here is an example of change message transmitted by Amsterdam centre to Francfort centre to correct information previously provided to Francfort in a filed flight plan message. It supposes that the both centres are equipped with computers.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-L6/EDDN)

Meaning

Change message — identification computers letters of Amsterdam and Francfort A and F, followed by serial number (016) of this message transmitted by Amsterdam, identification computers letters followed by serial number (014) of correspondent filed flight plan message — GABWE aircraft identification SSR code 2173 working in A mode, en-route from Amsterdam, estimated off-block time 8 h 50, to Francfort, date of flight January 2008, 22 nd — Read «IFR» in the field type 8 of the correspondent filed flight plan message — field type 16 of the correspondent filed flight plan message is modified : new destination Nuremberg

4 - Flight plan cancellation messages (CNL)

A CNL message is transmitted when a flight for which flight plan basic data were already transmitted is cancelled. The ATS body operating on the departure aerodrome transmits this CNL message to the ATS bodies which received flight plan basic data.

Composition of the flight plan cancellation message

- 3 - Type of message
- 7 - Identification of the aircraft
- 13 - Departure aerodrome and time
- 16 - Destination aerodrome
- 18 - Miscellaneous information

Example 1

Here is an example of a flight plan cancellation message transmitted by an ATS to all addressees of a filed flight plan message previously transmitted.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

Meaning

Flight plan cancellation message — cancel the flight plan of the aircraft whose identification is DLH522 — flight planned from Berlin, estimated off-block time 9 h 00, to Paris — not any other information.

Example 2

Here is an example of a flight plan cancellation message transmitted by a centre to another adjacent centre. It is supposed that the both centres are equipped with ATC computers.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

Meaning

Flight plan cancellation message — identification letters of ATC computers sender and receiver F and B, followed by serial number (127) of this message, repetition of identification letters of computer followed by serial number (055) of the used flight plan message previously transmitted — cancel the flight plan of the aircraft whose identification is BAW580 — flight planned from Francfort, estimated off-block time 14 h 30, to Brême — not any other information.

5 - Messages de départ (DEP)

Sauf dispositions contraires d'un accord régional de navigation aérienne, un message DEP est émis immédiatement après le décollage d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment. En France métropolitaine les messages DEP ne sont pas émis pour les vols qui se déroulent intégralement en IFR.

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

Composition du message de départ

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Exemple

Voici un exemple de message de départ transmis d'un aérodrome de départ, ou d'un organisme dont relève un aérodrome de départ et qui se charge de ses communications, à chacun des destinataires d'un message de plan de vol déposé.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

Signification

Message de départ — identification de l'aéronef CSA4311 — parti d'Aberdeen à 1923 UTC — destination Stavanger — aucun autre renseignement.

6 - Messages d'arrivée (ARR)

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

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

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

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

b) dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome de dégagement ou sur un autre aérodrome :

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

. à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination:

. au bureau de piste de l'aérodrome de départ ; et

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

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

c) dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

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

. à tous les autres organismes de la circulation aérienne qui ont pu être alertés ;

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

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

Composition du message d'arrivée

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et d'heure

16 - Aérodrome de destination (en cas d'atterrissage sur un aérodrome de dégagement)

17 - Aérodrome d'arrivée et heure d'atterrissage.

5 - Departure messages (DEP)

Unless otherwise specified in a regional air navigation agreement, a DEP message is transmitted immediately after take-off of an aircraft for which flight plan basic data were already transmitted. In France, the DEP messages are not transmitted for flights fully performed in IFR.

The DEP message is transmitted by the ATS body operating on the departure aerodrome to all addressees of flight plan basic data.

Composition of the departure message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome

16 - Destination aerodrome

18 - Miscellaneous information

Example

Here is an example of a departure message transmitted from departure aerodrome or from a service in charge of a departure aerodrome and of its communications, to each addressees of a filed flight plan message.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

Meaning

Departure message — aircraft identification CSA4311 — took-off from Aberdeen at 1923 UTC — destination Stavanger — not any other information.

6 - Arrival messages (ARR)

When an arrival report is received by the ATS body operating on the arrival aerodrome, this body sends an ARR message:

a) in the case of landing on the destination aerodrome:

. to the area control or flight information centre in the area of which the arrival aerodrome is located, if this centre requires it and

. to the air traffic body of the departure aerodrome which transmitted the flight plan message, if this message included a request for ARR message;

b) in the case of landing on an alternate aerodrome or on another aerodrome:

. to the area control or flight information centre in the area of which the arrival aerodrome is located;

. to the control tower or to the AFIS body of the destination aerodrome:

. to the control office of the departure aerodrome, and

. to the area control or information centre in charge of each flight information area or upper information area that, according to the flight plan, the aircraft should have overflown if it had not changed its route.

When an aircraft in control flight had an interruption in radiocommunications and has landed, the ATS body operating on the aerodrome sends an ARR message:

c) in the case of landing on the destination aircraft:

. to all air traffic bodies concerned by the flight during radiocommunications interrupt;

. to all other air traffic bodies which may have been alerted;

d) in the case of landing on an aerodrome other than the destination aerodrome:

. aerodrome: . to the ATS body operating on the destination aerodrome ; this body then sends an ARR message to other ATS bodies concerned or alerted, as in c) above.

Composition of the arrival message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome (in case of landing on an alternate aerodrome)

17 - Arrival aerodrome and landing time.

Exemple 1

Voici un exemple de message d'arrivée transmis de l'aérodrome d'arrivée (aérodrome de destination) à l'aérodrome de départ.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

Signification

Message d'arrivée — identification de l'aéronef CSA406 — parti de Budapest/Ferihegy — atterri à l'aéroport de Prague/Ruzyně à 0913 UTC.

Exemple 2

Voici un exemple de message d'arrivée envoyé pour un aéronef qui a atterri à un aérodrome auquel aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué. Le code SSR n'aurait aucune signification.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

Signification

Message d'arrivée — identification de l'aéronef HHE13 — parti d'Amsterdam — atterri à l'héliport de Den Helder à 1030 UTC.

7 - Messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol

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

La composition des messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol fait l'objet d'une instruction particulière.

* Messages de coordination

Les messages de coordination comprennent :

- les messages de plan de vol en vigueur (CPL) ;
- les messages d'estimation (EST) ;
- les messages de coordination (CDN) ;
- les messages d'acceptation (ACP) ;
- les messages d'information (ABI) ;
- les messages d'activation (ACT) ;
- les messages de traitement logique (LAM).

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

1 - Messages de plan de vol en vigueur (CPL)

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

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

2- Messages d'estimation (EST)

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

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

3 - Messages de coordination (CDN)

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

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

Exemple 1

Here is an example of an arrival message transmitted from arrival aerodrome (destination aerodrome) to the departure aerodrome.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

Meaning

Arrival message — aircraft identification CSA406 — took-off from Budapest/Ferihegy — landed at Prague/Ruzyně airport at 0913 UTC.

Example 2

Here is an example of an arrival message sent to an aircraft which landed at an aerodrome which no ICAO location indicator has been assigned. SSR code would have no signification.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

Meaning

Arrival message — aircraft identification HHE13 — took-off from Amsterdam — landed at Den Helder heliport at 1030 UTC.

7 - Acknowledgement and flight plan processing messages

Each FPL, DLA, CHG and CNL message, transmitted by a French body, generates, for IFR flight, an answer message addressed by the French body in charge of initial processing of flight plans to the departure aerodrome control office and to the sender is the latter is not the departure aerodrome control office.

The composition of the acknowledgement and flight plan processing messages is governed by a specific instruction.

* Coordination messages

The coordination messages include:

- the current flight plan messages (CPL);
- the estimate messages (EST);
- the coordination messages (CDN);
- the acceptance messages (ACP);
- the information messages (ABI);
- the activation messages (ACT);
- the logic processing messages (LAM).

In principle, the coordination messages are not transmitted over the AFTN. They are usually transmitted through direct voice communications (phone) or communications between computers.

1 - Current flight plan messages (CPL)

Unless flight plan basic data (FPL or RPL) to be completed with coordination data in the estimate message have already been transmitted, a CPL message is transmitted for each controlled flight by each area control centre to the next area control centre and from the last area control centre to the control tower or to the AFIS body on the destination aerodrome.

A CPL message is transmitted early enough for each air traffic body concerned to receive the information at least 20 minutes, unless another notice is agreed upon, before the estimated time at which the aircraft should cross the control transfer point or the limit point from which it will be placed under the control of this body.

2- Estimate messages (EST)

When the basic data of a flight plan were communicated, an EST message is sent by each area control or flight information centre to the next area control or flight information centre along the route.

An EST message is transmitted early enough for the air traffic body concerned to receive the information at least 20 minutes before the estimated time at which the aircraft should cross the control transfer point or the limit point from which it will be placed under the control of this body.

3 - Coordination messages (CDN)

When an accepting body wants to propose a change in the coordination data mentioned in a CPL or EST message already received, it sends a CDN message to the transferring body during the coordination process. If the transferring body wants to propose a change in the data mentioned in a CDN message received from the accepting body, it sends a CDN message to the accepting body.

The above process is repeated until the coordination process is completed with the transmission of an acceptance message (ACP) by either of the bodies concerned.

4 - Messages d'acceptation (ACP)

Pour indiquer que les données contenues dans un message CPL ou EST sont acceptées, l'organisme accepteur adresse un message ACP à l'organisme transfère. L'organisme accepteur ou l'organisme transfère transmet un message ACP pour indiquer qu'il accepte les données reçues dans un message CDN et que le processus de coordination est terminé.

5 - Messages d'information (ABI)

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

6 - Messages d'activation (ACT)

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

7 - Messages de traitement logique (LAM)

Le message LAM est transmis par liaison entre ordinateurs par le centre accepteur après réception d'un message ACT. L'absence de réception du message LAM par le centre donneur entraîne chez celui-ci une alarme indiquant le risque d'absence de réception du message ACT par le centre accepteur. Cette alarme implique une initiative de coordination téléphonique de la part du centre donneur.

*Messages complémentaires

Les messages complémentaires comprennent :

- les messages de demande de plan de vol (RQP) ;
- les messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS) ;
- les messages de plan de vol complémentaire (SPL).

1 - Messages de demande de plan de vol (RQP)

Un message RQP est émis lorsqu'un organisme ATS désire obtenir des données de plan de vol. Le message RQP est transmis à l'organisme ATS précédent situé le long de la route du vol ou au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ s'il est connu.

Composition du message de demande de plan de vol

- 3 - Type de message
- 7 - Identification de l'aéronef
- 13 - Aérodrome de départ et heure
- 16 - Aérodrome de destination.
- 18 - Renseignements divers

Exemple

Voici un exemple de message de demande de plan de vol envoyé par un centre à un centre adjacent après réception d'un message d'estimation auquel ne correspond aucun message de plan de vol déposé précédemment reçu.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

Signification

Message de demande de plan de vol — identification de l'aéronef PHOEN — parti de Rotterdam — destination Düsseldorf — aucun autre renseignement.

2 - Messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS)

Un message de demande de plan de vol complémentaire (RQS) est émis lorsqu'un organisme de la circulation aérienne désire obtenir des données de plan de vol complémentaire. Ce message est adressé au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ ou, dans le cas d'un plan de vol déposé en cours de vol, à l'organisme ATS spécifié dans le message de plan de vol.

Composition du message de demande de plan de vol complémentaire

- 3 - Type de message
- 7 - Identification de l'aéronef
- 13 - Aérodrome de départ et heure
- 16 - Aérodrome de destination.
- 18 - Renseignements divers

4 - Acceptance messages (ACP)

To indicate that the data contained in a CPL or EST message is accepted, the accepting body sends an ACP message to the transferring body. The accepting body or the transferring body transmits an ACP message to indicate that it accepts the data received in a CDN message and that the coordination process is completed.

5 - Information messages (ABI)

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

6 - Activation messages (ACT)

The ACT message is transmitted through communication between computers and allows activating the flight in the accepting centre. If the accepting controller accepts the flight in the conditions of activation (specially estimate and flight level), this message replaces the telephone coordination between controllers; otherwise, the calling initiative depends on the accepting controller.

7 - Logic processing messages (LAM)

The LAM message is transmitted through communication between computers by the accepting centre after reception of an ACT message. Non reception of the LAM message by the transferring centre generates an alarm indicating the risk for non reception of the ACT message by the accepting centre. This alarm implies a telephone coordination initiative from the transferring centre.

*Additional messages

Additional messages include:

- flight plan request messages (RQP);
- additional flight plan request messages (RQS);
- additional flight plan messages (SPL).

1 - Flight plan request messages (RQP)

A RQP message is transmitted when an ATS body wants to obtain flight plan data. The RQP message is transmitted to the preceding ATS body along the route or to the departure aerodrome air traffic services control office if it is known.

Composition of the flight plan request message

- 3 - Type of message
- 7 - Identification of the aircraft
- 13 - Departure aerodrome and time
- 16 - Destination aerodrome
- 18 - Miscellaneous information

Example

Here is an example of additional flight plan request message sent by a centre to adjacent centre after receiving estimation message which no corresponding with any filed flight plan message previously received.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

Meaning

Flight plan request message — aircraft identification PHOEN — took-off from Rotterdam — destination Düsseldorf — not any other information.

2 - Additional flight plan request messages (RQS)

An additional flight plan request message (RQS) is transmitted when an air traffic body wants to obtain additional flight plan data. This message is sent to the departure aerodrome air traffic services control office or, in case of a flight plan filed during a flight, to the ATS body specified in the flight plan message.

Composition of the additional flight plan request

- 3 - Type of message
- 7 - Identification of the aircraft
- 13 - Departure aerodrome and time
- 16 - Destination aerodrome
- 18 - Miscellaneous information

Exemple

Voici un exemple de message de demande de plan de vol complémentaire transmis par un organisme ATS à un organisme ATS desservant l'aérodrome de départ pour demander des renseignements contenus dans le formulaire de plan de vol mais non transmis dans les messages de plan de vol déposé ou en vigueur.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

Signification

Message de demande de plan de vol complémentaire — identification de l'aéronef KLM405/code SSR 4046 fonctionnant en mode A — l'aérodrome de départ est Amsterdam — l'aérodrome de destination est Mirabel — aucun autre renseignement.

3 - Messages de plan de vol complémentaire (SPL)

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

Composition du message de plan de vol complémentaire

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure

16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée aérodromes de décollage à destination.

18 - Renseignements divers

19 - Renseignements complémentaires.

Exemple

Voici un exemple de message de plan de vol complémentaire transmis par l'aérodrome de départ d'un aéronef à un organisme ATS qui a demandé des renseignements complémentaires figurant sur le formulaire de plan de vol (mais non transmis dans les messages de plan de vol déposé ou dans les messages de plan de vol en vigueur).

(SPL-SAW502A

- EDDW0920

- EKCH0400 EKVB

- REG/GBZTA RMK/CHARTER

- E/0640 P/9 R/V J/L A/BLUE C/DENKE)

Signification

Message de plan de vol complémentaire — identification de l'aéronef SAW502A pas de SSR — parti de Brème à 0920 UTC — destination Kastrup, durée totale estimée 4 heures — aérodrome de décollage Viborg — immatriculation de l'aéronef GBZTA — vol charter — autonomie 6 heures 40 minutes après le départ — 9 personnes à bord — équipement radio portatif fonctionnant sur la fréquence de détresse internationale 121,5 MHz — gilets de sauvetage dotés de lampes — l'aéronef est de couleur bleue — le pilote s'appelle Denke.

Exemple

Here is an example of additional flight plan request message transmitted by an ATS to an ATS serving the departure aerodrome requesting information contained in the flight plan form but not transmitted in filed or in use flight plan messages.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

Meaning

Additional flight plan request message — aircraft identification KLM405/SSR code 4046 working with A mode — departure aerodrome is Amsterdam — destination aerodrome is Mirabel — not any other information.

3 - Additional flight plan messages (SPL)

An SPL message is sent by the departure aerodrome air traffic services control office, or by the body to which the flight plan was filed to the air traffic bodies requesting information intended for completing the one already transmitted in a CPL or FPL message. When transmitted by the AFTN, this message includes the same priority indicator as the request message.

Composition of the additional flight plan message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome and estimated total flying time, destination alternate aerodromes.

18 - Miscellaneous information

19 - Additional information.

Exemple

Here is an example of additional flight plan message transmitted by departure aerodrome to an ATS which requested additional information contained inside flight plan (but not transmitted in filed or in use flight plan messages).

(SPL-SAW502A

- EDDW0920

- EKCH0400 EKVB

- REG/GBZTA RMK/CHARTER

- E/0640 P/9 R/V J/L A/BLUE C/DENKE)

Meaning

Additional flight plan message — aircraft identification SAW502A with no SSR — took-off from Brème at 0920 UTC — destination Kastrup, estimated total flying time 4 hours — alternate aerodrome Viborg — aircraft registration GBZTA — charter flight — endurance 6 hours 40 minutes after departure — 9 persons on board — portable radion equipment working on international emergency frequency 121.5 MHz — life jackets equipped with lights — aircraft colour is blue — pilot's name is Denke.

1.11.3 Adresses des messages de plans de vols

1.11.3 Flight plan message address

Catégorie de vol (IFR - VFR) Category of flight (IFR - VFR)	Route ou aérodrome Route or aerodrome	Adresses de messages Message address
1	2	3
IFR - VFR	-	NTZZFPLS

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank