ENR 1.10
La planification des vols
Flight planning

1.10.1 Les procédures de dépôt des messages associés à un vol

Systématiques ou éventuels, des messages des services de la circulation aérienne sont établis pour permettre aux organismes de la circulation aérienne militaire de suivre le déroulement d'un vol CAM ou « mixte ».

Les messages sont transmis sur le Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (RSFTA). A défaut, tout moyen de transmission disponible doit être utilisé pour adresser ces messages au bureau d'information de vol centralisé ou au premier organisme de la CAM concerné par le vol qui assurera la retransmission aux destinataires.

La rédaction des plans de vol devra désormais répondre aux exigences du format improved OAT Flight Plan (iOAT FPL) comme précisée dans l'IFPS User Manual – séction 29. Pour répondre aux besoins du ciel unique européen, les vols CAM contrôlés devront également être adressés à l'IFPS et obtenir un ACK. Avant déploiement de l'iOAT FPL dans d'autres nations, seuls les vols demeurant dans les espaces aériens de la France et l'Allemagne seront adressés à l'IFPS.

Les messages associés aux vols CAG sont définis dans la documentation OACI et FRANCE et repris dans l'IFPS USERS MANUAL consultable sur le site d'EUROCONTROL.

Le type de formulaire de dépôt de plan de vol utilisé est le formulaire OACI. Il fait l'objet du paragraphe 1.10.4.

1.10.1 Flight message filing procedures

The air traffic service messages are systematically or possibly drafted to enable military air traffic organisms to follow the execution of an OAT or "mixed" flight.

The messages are transmitted over the Aeronautical Fixed Telecommunications Network (Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques - RSFTA). Otherwise, any other transmission facility available must be used to send these messages to the central flight information office or to the first military air traffic organism concerned by the flight, that will forward them to the addressees.

Flight plan writing will now have to meet the requirements of the improved OAT Flight Plan (iOAT FPL) format as specified in the IFPS User Manual – section 29. To meet the needs of the Single European Sky, OAT controlled flights will also have to be addressed to the IFPS and obtain an ACK. Before the deployment of the iOAT FPL in other nations, only flights remaining in the airspace of France and Germany will be addressed to the IFPS.

The messages associated to GAT flights are defined in the ICAO and FRANCE documentation and are resumed in the IFPS USERS MANUAL available for consultation on the EUROCONTROL site.

The typical flight plan filing form is the ICAO form. It is described in paragraph 1.10.4.

1.10.2 Messages associés à un vol se déroulant en CAM

Un vol effectué en CAM donne lieu à l'établissement de messages associés systématiques ou éventuels.

Parmi les messages de mouvement et de contrôle on distingue :
- les messages de mouvement : FPL, DLA, CHG, CNL, DEP et ARR ;
- les messages de coordination : ACP, REFUS ;
- les messages complémentaires : RQP, RQS, SPL, CRV.

1.10.2 Messages associated to a flight under OAT

A flight executed under OAT gives rise to the drafting of associated systematic or possible messages.

The following are distinguished from among the movement and control messages:
- movement messages: FPL, DLA, CHG, CNL, DEP and ARR;
- coordination messages: ACP, REFUS;
- complementary messages: RQP, RQS, SPL, CRV.

1.10.2.1 LE PLAN DE VOL CAM - (FPL)

1.10.2.1.1 Principes

Pour les vols comportant des escales, chaque étape doit être considérée comme un vol isolé (à l'exception des posés-décollés des hélicoptères qui ne comportent pas d'arrêt machine). Les différents plans de vol établis à cette occasion peuvent être déposés sur le premier aérodrome de départ.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas :

✈ aux vols dont les éléments nécessaires aux organismes de la circulation aérienne sont transmis sous d'autres formes (certains vols dans les zones temporairement réservées, vols locaux, missions de sûreté aérienne, approche-approche, vols SAR, vols d'essais / réception / à caractère technique …) ;

✈ aux vols comportant alternativement des phases CAM et CAG (appelés vols mixtes) pour lesquels un plan de vol mixte doit être déposé;

✈ aux vols intéressant des espaces aériens étrangers, selon clairance diplomatique;

✈ aux vols à vue pour lesquels il n'est pas possible de déposer ou de clôturer un plan de vol (mouvements d'hélicoptères en provenance et/ou à destination d'hélisurfaces ou de plates-formes embarquées, par exemple).

1.10.2.1.2 Etablissement

Le plan de vol est établi sous la responsabilité du commandant de bord.

1.10.2.1 OAT FLIGHT PLAN - (FPL)

1.10.2.1.1 Principles

For flights including stop-overs, each step must be considered as an isolated flight (except for landings-take-off operations of helicopters that do not include machine shut-down). The different flight plans drafted for this occasion can be filed at the first departure aerodrome.

These provisions are not applicable:

✈ *to flights for which the elements needed by air traffic organisms are transmitted in other forms (certain flights in temporarily reserved areas, local flights, air safety mission, approach-approach, SAR flights, test / acceptance / technical flights, etc.);*

✈ *to flights with alternating OAT and GAT phases (called mixed flights) for which a mixed flight plan must be filed;*

✈ *to flights concerned by foreign airspaces, according to diplomatic clearance;*

✈ *to visual flights for which it is not possible to deposit or close a flight plan (movements of helicopters coming from and/or heading helicopter strips or embarked platforms, for example).*

1.10.2.1.2 Drafting

The flight plan is prepared under the responsibility of the aircraft commander.

1.10.2.1.3 Délai de dépôt

Le plan de vol CAM doit être déposé et communiqué conformément aux dispositions du tableau ci-après :

1.10.2.1.3 Filing delay

The OAT flight plan must be filed and communicated in accordance with the provisions of the following table:

PÉRIODE DE VOL / *FLIGHT PERIOD*		**DÉLAIS** / *DELAYS*	
		CAM I, T et CAM V des aéronefs étrangers *OAT I, T and OAT V of foreign aircraft*	**CAM V des aéronefs français** *OAT V of French aircraft*
JOURS OUVRABLES *WORKING DAYS*	**Entre 0900 et 1700 heures locales (1)** *Between 0900 and 1700 hours, local (1)*	**60 minutes avant le départ du poste de stationnement** *60 minutes before off-block time*	**Le plan de vol CAM est transmis immédiatement après le décollage et tient lieu de message de départ** *The OAT flight plan is transmitted immediately after take-off and acts as the departure message.* **Pour les ACFT de l'Amée de l'Air, le plan de voldoit être déposé auprès du BIVC et faire l'objet de messages DEP ET ARR.** *For ACFT of the AIR FORCE, a flight plan must be filed among the BIVC and has to be the object of messages DEPP and ARR.*
	Entre 1700 et 0900 heures locales le lendemain (2) *Between 1700 and 0900 hours, local, on the next day (2)*	**Avant 1600 heures locales (3) (5)** *Before 1600 local time (3) (5)*	
SAMEDI, DIMANCHE ET JOURS FÉRIÉS *SATURDAYS, SUNDAYS AND HOLIDAYS*		**Plan de vol à transmettre aux organismes de la circulation aérienne concernés par le vol le jour ouvrable précédent avant 1200 heures locales (4).** *Flight plan to be transmitted to air traffic organisms concerned by the flight on the preceding working day, before 1200 local time(4).*	

(1) ÉTÉ : entre 0700 et 1500 UTC - HIV : entre 0800 et 1600 UTC

(1) SUMMER : between 0700 and 1500 UTC WINTER : between 0800 and 1600 UTC

(2) ÉTÉ : entre 1500 et 0700 UTC - HIV : entre 1600 et 0800 UTC

(2) SUMMER : between 1500 and 0700 UTC - WINTER : between 1600 and 0800 UTC

(3) ÉTÉ : avant 1400 UTC - HIV : avant 1500 UTC

(3) SUMMER : before 1400 UTC - WINTER : before 1500 UTC

(4) ÉTÉ : avant 1000 UTC - HIV : avant 1100 UTC

(4) SUMMER : before 1000 UTC - WINTER : before 1100 UTC

(5) Des PLN pourront être, exceptionnellement, déposés hors délai pour l'exécution de missions urgentes non planifiables. Ils seront soumis à l'approbation du CAPCODA TN. Le caractère d'urgence devra figurer dans la case18 du PLN sous la forme RMK/URG.

(5) Exceptionally, PLNs can be filed beyond the delays for executing urgent unscheduled missions. They will be need to be approved by the CAPCODA TN. The urgency features must be entered in box 18 of the PLN in the form of RMK/URG.

1.10.2.1.4 Validité

Le plan de vol CAM est valable soixante minutes après l'heure prévue de départ : passé ce délai, il est automatiquement annulé à moins qu'une notification de retard (DLA) ne l'ait prorogé.

1.10.2.1.4 Validity

The OAT flight plan is valid for sixty minutes after the scheduled departure time: beyond this period, it is automatically cancelled unless a delay notification (DLA) is issued for its extension.

1.10.2.1.5 Responsabilité de l'expédition

La responsabilité de l'expédition incombe au bureau d'information de vol centralisé ou à l'aérodrome de dépôt du plan de vol. S'il n'existe pas de bureau de piste sur l'aérodrome de départ, le plan de vol peut être transmis par tout moyen agréé au bureau d'information de vol centralisé ou à l'organisme de la circulation aérienne désigné, à défaut au bureau de piste le plus proche.

1.10.2.1.5 Transmission responsibility

The central flight information office or the aerodrome in which the flight plan was deposited are in charge of transmitting it. If there is no reporting office on the departing aerodrome, the flight plan can be transmitted by any means approved to the central flight information office or to the designated air traffic organism, or to the closest reporting office.

1.10.2.1.6 Destinataires

Dans tous les cas, le plan de vol CAM est adressé :

- ✈ au bureau d'information de vol centralisé (LFXOYXYX);
- ✈ aux 3 CDC français (LFXOYWYX, LFXVYWYX et LFBWYWYX);
- ✈ aux CMCC des zones concernées par le vol ;
- ✈ à l'aérodrome de destination ;
- ✈ à l'aérodrome de départ si le plan de vol est déposé par le BIVc ou sur un aérodrome différent ;
- ✈ aux aérodromes de dégagement concernés.
- ✈ les vols effectués dans le cadre de certains exercices majeurs seront adressés aux organismes supplémentaires mentionnés dans les ordres d'opération;
- ✈ les vols CAM alliés sont adressés, en plus des organismes concernés par le vol, au CAPCODA TN (LFXVYWZQ et LFPJYWZQ);
- ✈ les vols CAM ou mixtes CAM/CAG des E3F feront l'objet d'un plan de vol adressé au CAPCODA TN;
- ✈ les vols CAM se déroulant les SAM, DIM et JF feront l'objet d'un plan de vol adressé au CAPCODA TN.
- ✈ les vols comportant au moins une phase de vol en CAM India et restant à l'intérieur des espaces aériens français et allemands seront adressés au Network Manager (EUCHZMFP et EUCBZMFP).

1.10.2.1.6 Addressees

In all cases, the OAT flight plan is sent:

- ✈ *to the central flight information office* (LFXOYXYX)*;*
- ✈ *to the 3 french CDCs (LFXOYWYX, LFXVYWYX and LFBW*YWYX*);*
- ✈ *to the CMCCs of the areas concerned by the flight;*
- ✈ *to the destination aerodrome;*
- ✈ *to the departing aerodrome if the flight plan is filed by BIVC or in a different aerodrome;*
- ✈ *to the alternate aerodromes concerned.*
- ✈ *the flights executed with the framework of certain major exercises will be sent to additional organisms mentioned in the operation orders;*
- ✈ the allied OAT flights are addressed, in addition to the organisms concerned by the flight, to the CAPCODA TN (LFXVYWZQ et LFPJYWZQ);
- ✈ *OAT or mixed OAT/GAT flights of the E3F fleet will form the subject of a flight plan sent to CAPCODA TN;*
- ✈ *the OAT flights taking place on SAT, SUN and HOL will form the subject of a flight plan sent to the CAPCODA TN.*
- ✈ the flights with at least one phase in OAT I and remaining inside French and German airspaces will be sent to the Network Manager (EUCHZMFP et EUCBZMFP).

1.10.2.1.7 Acceptation

Exception faite des vols CAM V effectués par des aéronefs français, pour lesquels le plan de vol est expédié après le décollage, ou déposé auprès du BIVC pour les ACFT de l'Armée de l'Air, l'exécution des vols est soumise à l'autorisation du contrôle (message d'acceptation).

1.10.2.1.7 Acceptance

Except for OAT V flights executed by French aircraft and for which the flight plan is sent after take-off, or filed among the BIVC for ACFT of the Air Force, the execution of flights is subject to authorisation of the control (acceptance message).

1.10.2.1.8 Rédaction

Le plan de vol CAM est rédigé sur le formulaire OACI.

Les premières cases non numérotées sont réservées aux services de la circulation aérienne et aux services des transmissions.

Les cases numérotées sont remplies par le commandant de bord.

Toutes les heures doivent être exprimées en heure UTC.

1.10.2.1.8 Drafting

The OAT flight plan is drafted on the ICAO form.

The first non-numbered boxes are reserved for the air traffic services and for the transmission services.

The numbered boxes are filled in by the aircraft commander.

All the times must be expressed in UTC.

Destinataires	*Addressees*
Inscrire les indicateurs de destinataires (8 lettres). Cette case est limitée à un maximum de 69 caractères et espaces. L'indicateur du bureau d'information de vol centralisé doit apparaître sur chacun des messages établis si plusieurs messages sont nécessaires pour desservir tous les destinataires.	*Enter the indicators of addressees (8 letters).* *This box is limited to a maximum of 69 characters and spaces.* *The indicator of the central flight information office must appear on each of the messages entered, if several messages are necessary to serve all the addressees.*

Heure de dépôt	*Filing time*
Inscrire groupe date-heure à 6 chiffres.	*Enter the 6-figure date-time group.*

Expéditeur	*Sender*
Selon l'expéditeur, inscrire l'adresse du bureau d'information de vol centralisé (LFXOYXYX) ou l'indicateur d'emplacement et suffixe de l'aérodrome de dépôt du plan de vol (8 lettres).	*Depending on sender, enter the address of the central flight information office (LFXOYXYX) or the location indicator and the suffix of the aerodrome in which the flight plan is deposited (8 letters).*

CASE 7 : IDENTIFICATION DE L'AERONEF	*BOX 7 : AIRCRAFT IDENTIFICATION*
Inscrire en 7 caractères au maximum Inscrire l'indicatif opérationnel sur 4 caractères (1ère lettre + 3 dernières lettres) + n° de vol (Exemple : COTON 21 ==> CTON21) L'indicatif complet est inscrit en case 18 après REG/. L'immatriculation complète peut également être inscrite en case 7 (ne pas utiliser d'immatriculation "incomplète de type FGUZZ")». Pour les vols internationaux ou avec une phase de vol en « CAG »: L'identifiant international (FAF, BAF, etc.) sera privilégié si le vol comporte une phase de vol en « CAG ».	*Enter a maximum of 7 characters* *Enter the operational callsign on 4 characters (1st letter + 3 last letters) + flight number* *(Example : COTON 21 ==> CTON21)* *The complete designator is entered in box 18 after REG/.* *Full registration may also be entered in box 7 (do not use "incomplete registration as FGUZZ").* *For international flights or with a flight phase in "CAG": The international identifier (FAF, BAF, etc.) will be preferred if the flight includes a "GAT" flight phase.*

CASE 8 : REGLES DE VOL ET TYPE DE VOL

Règles de vol :
- Vols CAM uniquement prévu en :
- CAM I et/ou CAM T sous contrôle d'un organisme : inscrire « I » ;
- CAM V et/ou CAM T non contrôlée : inscrire « V » ;
- CAM I et/ou CAM T sous contrôle puis changement de règles de vol : inscrire « Y » pour un vol débutant en régime IFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois;
- CAM V et/ou CAM T non contrôlée puis changement de règles de vol : inscrire « Z » pour un vol débutant en régime VFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois.

- Vols Mixtes CAM/CAG :
- CAM India et/ou CAM T sous contrôle et CAG IFR : inscrire « I » ;
- CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée et CAG VFR : inscrire « V » ;
- CAM India et/ou CAM T sous contrôle ou CAG IFR puis changement de règles de vol : inscrire « Y » ;
- CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée ou CAG VFR puis changement de règles de vol : inscrire « Z ».

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

Types de vol :
- Militaire : inscrire « M » ;
- Autres types de vol, DGA/EV : inscrire « X ».

BOX 8 : FLIGHT RULES AND FLIGHT TYPE

Flight rules:
- Flights only scheduled in:
- *OAT India and/or OAT T controled : write « I » ;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled : write « V » ;*
- *OAT India and/or OAT T controled then flight rules change : write « Y » for a flight beginning in IFR and for which flight rules then change once or more;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled then flight rules change: write « Z » for a flight beginning in VFR and f or which flight rules then change once or more.*

- Mixed flights OAT/GAT :
- *OAT India and/or OAT T controled and GAT IFR : write « I » ;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled and GAT VFR : write « V » ;*
- *OAT India and/or OAT T controled or GAT IFR then flight rules change : write « Y » ;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled or GAT VFR then flight rules change: write « Z ».*

Note: specify in field 15 points where a change of flight rules is planned.

Flight types :
- *Military : write « M » ;*
- *Other types of flight, DGA/EV: write « X »*

CASE 9 : NOMBRE D'AERONEFS - TYPE D'AERONEFS ET CATEGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE

Nombre d'aéronefs : indiquer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.
Type d'aéronefs : indiquer le type désigné par l'abréviation spécifiée dans le DOC OACI 8643.
Si la formation réunit des aéronefs de plusieurs types, inscrire ZZZZ et spécifier nombre et type d'aéronefs en case 18 après TYP/.
Catégorie de turbulence de sillage : indiquer la turbulence de sillage par l'un des caractères suivants :

BOX 9 : NUMBER OF AIRCRAFT - AIRCRAFT TYPE AND CATEGORY OF WAKE TURBULENCE

Number of aircraft: indicate the number of aircraft if more than one.
Aircraft type: indicate the type designated by the abbreviation specified in ICAO DOC 8643.
If the formation includes several aircraft types, enter ZZZZ and specify the number of aircraft types in box 18 after TYP/.
Category of wake turbulence: indicate the wake t urbulence by one of the following letters :

J - Pour les A380-800

H - gros porteur, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est égale ou supérieure à 136 000 kg.

M - moyen tonnage, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg.

L - faible tonnage, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7 000 kg.

J *- For A380-800*

H *- wide body, for aircraft with a maximum certified weight at take-off equal to or greater than 136,000 kg.*

M *- medium-weight, for aircraft with a maximum certified weight at take-off less than 136,000 kg but greater than 7,000 kg.*

L *- low-weight, for aircraft with a maximum certified weight at take-off less than or equal to 7,000 kg.*

CASE 10 : EQUIPEMENT ET POSSIBILITES

Les possibilités relatives à un équipement sont effectives lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

✈ l'équipement nécessaire est présent à bord et est en état de fonctionner,

✈ l'équipage de conduite possède les qualifications correspondantes à cet équipement,

✈ le cas échéant, l'équipage possède une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

BOX 10 : EQUIPMENT AND POSSIBILITIES

The possibilities with respect to an equipment item are effective when the following conditions are met:

✈ *the necessary equipment is present on board and is in operating condition,*

✈ *the control crew has the qualifications corresponding to this equipment,*

✈ *if necessary, the crew has an authorisation issued by the relevant authority.*

CHAMPS 10-a
EQUIPEMENT 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 :

- **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

- **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

- 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 :

FIELD 10-a
Radio-communication, navigation and approach EQUIPMENT (COM/NAV/APP) and related possibilities

The radio-communication, navigation and approach equipment, and the related possibilities are indicated as follows:

*- **N** if no COM/NAV/APP equipment, corresponding to the route to be travelled, is found on board or if the equipment is inoperative; or*

*- **S** if the COM/NAV/APP type equipment, corresponding to the route to be travelled, is found on board and is in operational condition (see Note 1 below); then*

- enter one or several alphanumeric characters given in points a) to d) below to indicate that the COM/NAV/APP equipment is in operational condition and the possibilities available :

a) Equipements et possibilités de radiocommunication

a) Radio-communication equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
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 / *see Note 3 below*)
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
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

b) Navigation equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS (voir Note 2 ci-dessous / *see Note 2 below*)
I	Navigation par inertie / *Inertial navigation*
O	VOR
R	Approuvé PBN (voir Note 4 ci-dessous) / *Approved for PBN (see Note 4 below)*
T	TACAN
W	Approuvé RVSM / *Approved for RVSM*
X	Approuvé MNPS / *Approved for MNPS*

Lorsque le descripteur W est utilisé, l'immatriculation de l'aéronef est indiquée dans la case 18 du plan de vol.

Pour un vol en formation d'aéronefs d'État, les exploitants n'inscriront pas la lettre « W » dans la case 10 du plan de vol, quel que soit le statut d'homologation RVSM des aéronefs concernés.

When descriptor W is used, the aircraft registration is entered in box 18 of the flight plan.

For a formation flight of Government aircraft, the operators will not enter letter "W" in box 10 of the flight plan, regardless of the RVSM certification status of the aircraft concerned.

c) Equipements et possibilités d'aide à l'approche

c) Approach aid equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
A	Système d'atterrissage GBAS / *GBAS landing system*
B	LPV (APV avec/*with* SBAS)
K	MLS
L	ILS

d) Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités

d) Other equipment items on board or other possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
Z	Équipements de radiocommunication, de navigation ou d'aide à l'approche autres que ceux précisés aux points a) à c) précédents (voir Note 5 suivante) *Radio-communication, navigation or approach assistance equipment other then those specified in points a) to c) above (see Note 5 below)*

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

The alphanumeric characters not contained in the lists of points a) to d) above, are reserved.

Note 1. — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de :

✈ VHF RTF, VOR et ILS pour les vols CAG et mixtes ;

✈ UHF multifréquences ou VHF + TACAN (ou VOR/DME) au moins, pour les vols CAM.

Note 1. *— If letter S is used, the typical equipment is considered as comprising:*

✈ *VHF RTF, VOR and ILS for GAT and mixed flights;*

✈ *multi-frequency UHF or VHF + TACAN (or VOR/DME) at least, for OAT flights.*

Note 2. — Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans le case 18 à la suite de NAV/ , séparés par des espaces.

Note 2. *— If letter G is used, the external GNSS reinforcement types, are specified, if necessary, in box 18 after NAV/, separated by spaces.*

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 3. *— See standard RTCA/EUROCAE "Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)" for the data link services concerning authorisations and ATC information, ATC communication management and ATC microphone verification.*

Note 4. — Si la lettre R est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont précisées dans la case 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 4. *— If letter R is used, the navigation performance levels that can be achieved are specified in box 18 after PBN/. Indicative elements on the application of performance based navigation to a given route section, route or region, are available on ICAO document 9613 — "Performance Based Navigation Manual (PBN)".*

Note 5. — Si la lettre Z est utilisée, préciser dans la case 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 la case 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :

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

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

- ✈ *enter EXM833 after COM/;*
- ✈ *enter RNAVX or RNAVINOP as required, after NAV/;*
- ✈ *enter CPDLCX after DAT/.*

CHAMPS 10-b
EQUIPEMENT de surveillance et possibilités connexes

FIELD 10-b
Surveillance equipment and related possibilities

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

The surveillance equipment and the related possibilities are indicated as follows:

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

1) N : if no surveillance equipment on board corresponds to the route to be followed, or if the equipment is not in operational condition; or

2) un ou plusieurs des caractères alphanumériques des points a) à d) ci-dessous, jusqu'à un maximum de 20 caractères (incluant lettres et chiffes), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

2) one or several alphanumeric characters of points a) to d) below, up to a maximum of 20 characters (including letters and figures), to indicate the surveillance equipment and possibilities that are present on board and that are in an operational condition:

a) Equipement SSR modes A et C

a) SSR equipment modes A and C

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
A	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) *Transponder — mode A (4 figures — 4 096 codes)*
C	mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C *mode A (4 figures — 4 096 codes) and mode C*

b) Equipement et possibilités SSR mode S

b) SSR equipment and possibilities mode S

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
E	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and long squitters (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 *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and possibility of extended surveillance*
I	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification but not altitude-pressure*
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 *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and long squitters (ADS-B) and possibility of extended surveillance*
P	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef *Transponder — mode S, with possibility of transmitting altitude-pressure but not aircraft identification*
S	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification and altitude-pressure*
X	Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression *Transponder — mode S, without possibility of transmitting either aircraft identification or altitude-pressure*

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.

Note. — The extended surveillance possibility is the capacity of the aircraft to transmit aircraft data over the downlink, via a mode S transponder.

c) Equipement et possibilités ADS-B

c) ADS-B equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
B1	ADS-B avec possibilité ADS-B «out» sur fréquence spécialisée 1090 MHz *ADS-B with possibility of ADS-B "out" on specialised frequency of 1090 MHz*
B2	ADS-B avec possibilité ADS-B «out» et «in» sur fréquence spécialisée 1090 MHz *ADS-B with possibility of ADS-B "out" and "in" on specialised frequency of 1090 MHz*
U1	possibilité ADS-B «out» utilisant l'UAT *possibility of ADS-B "out" using the UAT*
U2	possibilité ADS-B «out» et «in» utilisant l'UAT *possibility of ADS-B "out" and "in" using the UAT*
V1	possibilité ADS-B «out» utilisant la VDL mode 4 *possibility of ADS-B "out" using the VDL mode 4*
V2	possibilité ADS-B «out» et «in» utilisant la VDL mode 4 *possibility of ADS-B "out" and "in" using the VDL mode 4*

d) Equipement et possibilités ADS-C

d) ADS-C equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
D1	ADS-C avec possibilités FANS 1/A / *ADS-C with possibilities of FANS 1/A*
G1	ADS-C avec possibilités ATN / *ADS-C with possibilities of ATN*

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

The alphanumeric characters not contained in the lists of points a) to d) above, are reserved.

Note. — Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans la case 18 à la suite de SUR/.

Note. — The additional surveillance applications should be indicated in box 18 after SUR/.

CASE 13 : AERODROME DE DEPART ET HEURE

Inscrire l'indicateur d'emplacement à 4 lettres répertorié dans le DOC 7910

ou, si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué, INSCRIRE ZZZZ et PRÉCISER dans la case 18 le nom et l'emplacement de l'aérodrome à la suite de DEP/,

ou, le premier point de la route ou la radioborne, à la suite de DEP/…, si l'aéronef n'a pas décollé de l'aérodrome,

ou, si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer les lettres AFIL et indiquer en case 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme des services de la circulation aérienne militaire auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues.

Inscrire l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

BOX 13 : DEPARTURE AERODROME AND TIME

Enter the 4-letter location indicator listed in DOC 7910.

or if no location indicator is assigned, ENTER ZZZZ and SPECIFY, in box 18, the name and location of the aerodrome after DEP/,

or, the first point of the route or the marker beacon, after DEP/…, if the aircraft has not taken off from the aerodrome,

or, if the flight plan is received from an aircraft in flight, enter letters AFIL and indicate, in box 18, after DEP/, the 4-letter ICAO location indicator of the military air traffic service organism from which the complementary flight plan data can be obtained.

Enter the estimated off-block time (EOBT).

CASE 15 : ROUTE

Vitesse de croisière

Inscrire avec cinq caractères maximum, sans espacement, la vitesse de croisière :

a) soit la lettre N suivie de quatre chiffres donnant la vitesse vraie en nœuds ;

b) soit la lettre M suivie de trois chiffres donnant la vitesse en centièmes d'unité de Mach ;

c) soit la lettre K suivie de quatre chiffres donnant la vitesse vraie en km/h

(Ex : N0490, M090, K0250) .

Niveau de croisière

Inscrire le premier niveau de croisière prévu :
a) soit le niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de trois chiffres ;

➔ b) soit l'altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de trois chiffres ;

(Ex : F075, F340, A045)

Pour les vols CAM V dont le niveau est variable, porter la lettre VFR.

BOX 15: ROUTE

Cruise speed

Enter the cruise speed with five characters maximum, without space:
a) either letter N followed by four figures giving the true speed in knots;

b) or letter M followed by three figures giving speed in hundredths of Mach unit;

c) or letter K followed by four figures giving the true speed in km/h
(E.g.: N0490, M090, K0250) .

Cruising level

Enter the first cruising level scheduled:
a) either the flight level expressed by letter F followed by three figures;

b) or the altitude in hundreds of feed expressed by letter A followed by three figures;

(Ex : F075, F340, A045)

For OAT V flights whose level is variable, enter letter VFR.

Route

1) Vols CAM en route uniquement
Le champ route ne doit pas débuter par le terme « OAT ». Pour un vol uniquement en CAM, le terme « OAT » n'apparaitra pas dans le champ Route. Il ne peut apparaitre que dans le cas d'un plan de vol mixte CAG/CAM sauf en début de route.
Description chronologique de la route sous forme de points (sans utilisation de routes) et de tout élément autorisé par l'IFPS Users Manual (notamment le STAY).
Utilisation possible de tout point connu et de point en Latitude/longitude :
Ex: 4920N00430E
Pour toute directe hors route ATS (ex : après décollage) indiquer DCT :
Ex : DCT PC200 (dénomination point central zone TRA200)

Configuration du STAY :
Pour les phases de vol spécifiques (travail en zone, RTBA, …), insérer la mention STAY dans la route en précisant la durée de travail ainsi que les points d'entrée et sortie.
Pour un travail dans une zone réservée, si un point central de zone existe, il pourra être utilisé en entrée/sortie de STAY. Les points centraux de zones ne peuvent pas être utilisés pour les transits; uniquement si le vol utilise la zone associée.
Chaque STAY utilisé dans la route portera un numéro chronologique (STAY1, STAY2, …).
En case 18, la rubrique STAYINFO précisera les détails du travail effectué.
Exemples :
Vol avec RTBA sur LA02
Case 15 : MET03 DCT LXI/N0450A005
VFR STAY1/0030 AVD/M085F405 IFR DCT MET04
Case 18 : STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420

Vol avec ravitaillement en vol en TRA10
Case 15 : MGO01 DCT PCT10/N0300F230 STAY1/0015 PCT10/M085F405 DCT MET05
Case 18 : STAYINFO1/AAR ON SIMONE AT 0800 WITH VALIANT 36

Vol avec travail en TRA43
Case 15 : MGO05 DCT PCT43/M085F185 STAY1/0045 PCT43/M085F405 DCT MGO05
Case 18 : STAYINFO1/WORK IN TRA43 FROM 0830 TO 0915

Route

1)OAT flights en route only
The route field must not begin with the term "OAT". For a flight in OAT only, the term "OAT" will not appear in the Route field. It can only appear in the case of a mixed GAT/OAT flight plan except at the start of the Route field.
Chronological description of the route in the form of points (without using roads) and any elements allowed by the IFPS User Manual (including STAY).
Possible use of any known point and any point in Latitude/ Longitude :

Ex: 4920N00430E
For all direct off-route ATS (ex: after take-off) indicate DCT :
Ex : DCT PC200 (name of the central point in the TRA200 area)

Configuring the STAY :
For specific flight phases (work in area, Very low altitude network ...), insert the STAY mention in the route specifying the duration of the work as well as the entry and exit points.
For work in a reserved zone, if a central zone point exists, it can be used as an entry or exit of STAY.
Zone centerpoints cannot be used for transits, only if the flight used the associated zone.
Each STAY used in the route will have a chronological number (STAY1, STAY2 ...).
In box 18, the STAYINFO section will specify the details of the work done.
Examples:
Flight with RTBA on LA02
Box 15 : MET03 DCT LXI/N0450A005
VFR STAY1/0030 AVD/M085F405 IFR DCT MET04
Box 18 : STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420

Flight with in-flight refuelling in TRA10
Box 15 : MGO01 DCT PCT10/N0300F230 PCT10/M085F405 DCT MET05
Box18 : STAYINFO1/AAR ON SIMONE AT 0800 WITH VALIANT 36

Flight with work in TRA43
Box 15 : MGO05 DCT PCT43/M085F185 STAY1/0045 PCT43/M085F405 DCT MGO05
Box 18 : STAYINFO1/WORK IN TRA43 FROM 0830 TO 0915

Vol avec approche-approche (Saint Dizier-Nancy)

En cas de procédure approche-approche, la mention STAY ne devra pas être utilisée. La procédure sera décrite dans la route en utilisant les moyens de radionavigation des terrains concernés et la mention 'DCT' avec le niveau de réalisation de la procédure.
La case 18 précisera en rubrique 'RMK' la procédure approche-approche effectuée.

Case 15 : SDI/N0300F085 DCT NAY
Case 18 : RMK/ APPROACH APPROACH PROCEDURE FROM LFSI TO LFSO

Flight with approach (Saint Dizier-Nancy)

In the case of an approach-approach procedure, the STAY mention must not be used. The procedure will be described in the route using the radio navigation means of the airfields concerned and the mention 'DCT' with the flight level of the procedure. Box 18 will specify in the 'RMK' section the approach-approach procedure.

Box 15 : SDI/N0300F085 DCT NAY
Box 18 : RMK/ APPROACH APPROACH PROCEDURE FROM LFSI TO LFSO

2) la description de la route prévue par l'énumération :
- des points tournants désignés par leur indicatif, leurs coordonnées GEOREF ou géographiques (4 chiffres et 1 lettre pour la latitude, 5 chiffres et 1 lettre pour la longitude), ou leur référence (relèvement et distance) à un point significatif (radiobalise ou point de report)
- des points de changement de niveau,
- des points de changement de type de vol,
- des points de changement de vitesse, suivie des nouveaux paramètres.

NB : en dehors des lieux géographiques et des coordonnées, tous les points de report utilisés doivent correspondre aux points publiés (points CAM, VOR, TACAN, …).

2) The description of the planned route by listing:
- *turning points designated by their designator, GEOREF or geographic coordinates (4 digits and 1 letter for latitude, 5 digits and 1 letter for l ongitude), or their reference (bearing and distance) to a significant point (radio beacon or reporting point)*
- *level change points,*
- *flight type change points,*
- *speed change points, followed by the new parameters.*

NB: apart from the geographical locations and coordinates, all the reporting points used must correspond to the published points (CAM, VOR, TACAN points ...).

3) pour les phases de descente et de montée devant se dérouler sous contrôle d'une approche, ne pas insérer l'abréviation APP suivie de l'indicateur d'emplacement. Pour caractériser l'approche concernée, insérer le moyen de radionavigation associé au terrain (VOR, TACAN) ou l'indicateur d'emplacement avant la phase de descente ou montée.

Ex : vol haut-bas-haut NANCY – NANCY
DCT MGO02 DCT AVD/N0450A005 VFR
4640N00310E 4655N00450 4740N00600E LXI/M080F215
IFR DCT NAY

3) for descent and climb phases to be conducted under control of an approach, do not insert the abbreviation APP followed by the location indicator. To characterize the approach concerned, insert radio navigation equipment associated with the terrain (VOR, TACAN) or the location indicator before the descent or climb phase.

Ex: high-low-high flight NANCY - NANCY
DCT MGO02 DCT AVD/N0450A005 VFR
4640N00310E 4655N00450 4740N00600E LXI/M080F215
IFR DCT NAY

4) Vols CCER
Pour les vols CCER : la route CAM doit contenir une balise spécifique associée à l'organisme CCER (ou CCMAR) concerné par le vol.
Par exemple, la route doit contenir la balise MARRX pour un vol intéressant le CCER de Aix.
Description des phases de vol en CAM Tango ou exercice CCER.
Elles doivent être matérialisées dans le plan de vol sous forme de STAY avec point d'entrée et de sortie identiques (règle d'écriture du STAY conformes à l'IFPS Users Manual).

4) CCER flights
For CCER flights: the CAM route must contain a specific beacon associated with the CCER (or CCMAR) organization concerned by the flight.
For example, the route must contain the MARRX beacon for a flight involving the Aix CCER.
Description of the flight phases in CAM Tango or CCER exercise.
They must be materialized in the flight plan in the form of STAY with identical entry and exit points (STAY writing rule in accordance with the IFPS Users Manual).

Note 1. — Les changements de niveau consécutifs à l'application de la règle des niveaux semi-circulaires ne sont pas mentionnés ; ils font éventuellement l'objet d'une instruction de contrôle en vol.

Note 1. — The changes of level following application of the rule of semi-circular levels are not mentioned; they may form the subject of a flight control instruction.

Note 2. — Les noms des points de report (Ex : MAR03) ainsi que les coordonnées GEOREF (Ex : EB5550), géographiques (Ex : 4445N00730E), la référence à un point (DUB180040) s'écrivent d'un seul tenant ;

Note 2. — The names of reporting points (E.g.: MAR03) as well as the GEOREF coordinates (E;g.: EB5550), the geographic coordinates (E.g.: 4445N00730E), the reference to a point (DUB180040) are entered in a single block;

Note 3. — Lors d'un changement de vitesse et de niveau, ces deux informations sont accolées. (Ex : M085F370 ou N0450A005

Note 3. — During a change of speed and level, these two information items are placed together. (E.g.: M085F370 or N0450A005).

Note 4. — En cas de STAY consécutifs, le point de sortie du premier STAY ne peut pas être immédiatement utilisé comme point d'entrée du STAY suivant. Dans le cas où cette situation se présente, 2 solutions sont possibles :
- ✈ Changement de point d'entrée du STAY suivant ;
- ✈ Regroupement des 2 STAY avec une durée équivalente aux 2 activités

Exemple :
Vol avec RTBA sur LA02 suivi d'un travail avec approche LFOA

Syntaxe à utiliser :
Case 15 : LXI STAY1/0045 AVD
Case 18 : STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420 THEN WORK WITH LFOA APPROACH DURING 15 MIN

Note 4. — In the case of consecutive STAYs, the exit point of the first STAY cannot be immediately used as the entry point of the next STAY. In case this situation occurs, 2 solutions are possible:
- ✈ *Changing the next STAY entry point;*
- ✈ *Grouping of the 2 STAYs with a duration equivalent to the 2 activities.*

Example:
Flight with RTBA on LA02 then work with LFOA approach

Syntax to be used:
Box 15: LXI STAY1/0045 AVD
Box 18: STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420 THEN WORK WITH LFOA APPROACH DURING 15 MIN

CASE 16 : AERODROME DE DESTINATION ET DUREE TOTALE ESTIMEE AERODROME(S) DE DEGAGEMENT

Aérodrome de destination et durée totale estimée

Inscrire l'indicateur d'emplacement à 4 lettres (inscrire ZZZZ lorsqu'il n'existe pas d'indicateur d'emplacement et spécifier en clair le nom du lieu de destination en case 18 après DEST/).

Inscrire la durée totale estimée du vol.

Aérodrome (s) de dégagement

Un ou deux indicateurs d'emplacement à 4 lettres. Lorsqu'il n'existe pas d'indicateur d'emplacement, inscrire ZZZZ et spécifier en case 18 après ALTN les noms des aérodromes en clair. S'il y a plus de 2 aérodromes de dégagements à destination spécifier en case 18 après ALTN les noms des autres aérodromes.

Préciser en case 18 les autres aérodromes de dégagement après RALT ou TALT.

BOX 16 : DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED TIME AND ALTERNATE AERODROME(S

Destination aerodrome and total estimated time

Enter the 4-letter location indicator (enter ZZZZ when there is no location indicator and specify the name of the destination point in plain language in box 18 after DEST/).

Enter the total estimated time of the flight.

Alternate aerodrome(s)

One or two 4-letter location indicators. When there is no location indicator, enter ZZZZ and specify, in box 18 after ALTN, the names of aerodromes in plain language. If there are more than two alternate destination aerodromes, specify in box 18 after ALTN, the names of the other aerodromes.

In box 18, specify the other alternate aerodromes after RALT or TALT.

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS

Inscrire 0 (zéro) si aucun renseignement n'est donné dans cette case ou inscrire dans l'ordre tout ou partie des renseignements suivants après le sigle approprié suivi d'une barre oblique :

STS/ : vol nécessitant une surveillance particulière :

BOX 18 : MISCELLANEOUS INFORMATION

Enter 0 (zero) if no information is given in this box, or enter, in order, all or part of the following information, after the appropriate abbreviation, followed by a slash :

STS/ : *flight requiring particular surveillance :*

Descripteur / *Descriptor*	**Motif de traitement spécial par les services ATS /** *Reason for special processing by the ATS services*
ALTRV	vol effectué conformément à une réservation d'altitude. *flight executed in accordance with altitude reservation.*
ATFMX	vols soumis à l'autorisation de la DGAC/DTA-MCU sur demande justifiée des exploitants d'aéronefs (AIP ENR 1.9.3.3). flight under authorization by the DGAC/DTA-MCU upon a justified request of aircraft operators (AIP ENR 1.9.3.3).
FFR	lutte incendie. / *fire fighting.*
FLTCK	vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation. *verification in flight of the calibration of navigation aids.*
HAZMAT	vol transportant des marchandises dangereuses. *flight carrying hazardous materials.*
HEAD	vol avec statut «Chef d'État». / *flight with «Head of State» status.*
HOSP	vol sanitaire déclaré par les autorités médicales. *medical flight declared by the medical authorities.*
HUM	vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire. *flight executed as part of a humanitarian mission.*
MEDEVAC	vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale). *medical evacuation flight (vital emergency)*
NONRVSM	vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM. *flight without possibility of RVSM planning to use an RVSM airspace.*
SAR	vol participant à une mission de recherche et sauvetage. *flight participating in a search and rescue mission.*
STATE	vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police. *flight participating in an operation of the military services, the customs or the police.*

En cas de vol en patrouille, la mention STS/NONRVSM doit obligatoirement être renseignée et la lettre W ne doit pas être mentionnée en case 10a.

In case of a formation flight, the STS/NONRVSM note must be entered and the letter W shall not be entered in box 10a.

Lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des organismes des services de la CAM 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.

Les autres motifs de traitement spécial de la part des organismes des services de la CAM sont indiqués à la rubrique RMK/. (EMER, NOPDA)

When several processing reasons, on the part of OAT service organisms, are required by the aircraft operator, and when "MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD" are among them, one of these reasons must be at the head of the list.

The other processing reasons, on the part of OAT service organisms, are entered in the RMK/ section. (EMER, NOPDA)

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.

PBN/ : *indication of RNAV and RNP possibilities. Enter as many descriptors as possible, given below, that apply to the flight, up to a maximum of 8, i.e. a maximum of 16 characters.*

a) Spécifications de navigation (navigation de surface)

a) Navigation specifications (surface navigation)

Descripteur / *Descriptor*	**Spécification de navigation** / *Navigation specification*
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis / *RNAV 5 of all sensors allowed*
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou/*or* IRS
B6	RNAV 5 LORAN C
C1	RNAV 2 tous capteurs permis / *RNAV 2 of all sensors allowed*
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis / *RNAV 1 of all sensors allowed*
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5.

The aircraft operators, approved for B-RNAV, indicate the equipment and possibilities corresponding to RNAV5.

Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

The aircraft operators, approved for P-RNAV not exclusively relying on VOR/DME facilities for calculating the position, indicate the equipment and possibilities corresponding to 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.

Note. — To indicate a P-RNAV equipment exclusively relying on VOR/DME facilities for calculating the position, the operators enter letter 'Z' in field 10 of the flight plan and the "EURPRNAV" descriptor after the NAV/ indicator in field 18.

b) Spécifications RNP (qualité de navigation requise)

b) RNP specifications (navigation quality required)

Descripteur / *Descriptor*	**Spécification RNP** / *RNP specification*
L1	RNP 4
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis / *RNP 1, basic, of all sensors allowed*
O2	RNP 1 de base GNSS / *RNP 1, basic, of GNSS*
O3	RNP 1 de base DME/DME / *RNP 1, basic, of DME/DME*
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU / *RNP 1, basic, of DME/DME/IRU*
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH avec/*with* BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise) / *RNP of AR APCH with RF (special authorisation required)*
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise) / *RNP of AR APCH without RF (special authorisation required)*

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas dans les tableaux des points a et b ci-dessus sont réservées.

The alphanumeric combinations not contained in the tables of points a and b above, are reserved.

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).

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'.

Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

NAV/ : *significant information relating to navigation equipment, other than that specified in the PBN/ section.*

In this section, indicate GNSS reinforcement by adding a space between the reinforcement methods (example : NAV/GBAS SBAS).

Enter RNAVX (aircraft bit equipped with RNAV) or RNAVINOP (greater B-RNAV capacity following failure or damage) as defined in the IFPS Users Manual by entering letter 'Z' in field 10a beforehand.

Enter EURPRNAV to indicate that the aircraft is approved for P-RNAV when position calculation exclusively relies on VOR/DME facilities.

COM/ : application ou possibilités de communication non spécifiées dans la case 10-a.
Pour un aéronef évoluant en CAM et non équipé 8.33, insérer EXM833 (aéronef exempté d'emport d'équipement 8.33) en spécifiant au préalable en champ 10-a la lettre Z. Si les fréquences sont limitées (Z dans case 10), énumérer les fréquences utilisables à la suite des indicatifs des CDC concernés.

COM/ : *application or communication possibilities not specified in box 10-a.*
For an OAT flight not equipped with 8.33, enter EXM833 (aircraft exempted from carrying equipment 8.33) by entering letter Z in field 10-a beforehand.
If the frequencies are limited (Z in box 10), list the frequencies that can be used after the call signs of the CDCs concerned.

DAT/ : applications ou possibilités de données non spécifiées dans le champ 10-a. (réservé)

DAT/ : *data applications or possibilities not specified in field 10-a. (reserved)*

SUR/ : applications ou possibilités de surveillance non spécifiées dans le champ 10-b.

SUR/ : *surveillance applications or possibilities not specified in field 10-b.*

DEP/ : renseignements sur l'emplacement de départ, si le groupe ZZZZ figure dans la case 13,

ou de l'organisme des services de la CAM auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si AFIL figure dans le champ 13.

DEP/ : *information on departure location, if the ZZZZ group is entered in box 13,*

or the OAT service organism from which complementary flight plan data can be obtained, if AFIL is entered in field 13.

Ces renseignements sont indiqués comme suit :

- 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

- 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), 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, ou

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

These information items are indicated as follows:

- if the departure is from an aerodrome listed in the relevant aeronautical information publication : by the name and location of this aerodrome; or

- if the departure is from an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication:

- by the geographic coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters), or
- by the combination of the bearing from the closest landmark of this aerodrome and of the distance with respect to this landmark, or

- if the aircraft does not take off from an aerodrome: by the first point of the route (name or LAT/LONG) or marker beacon.

DEST/ : nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16.

Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'informatique aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

DEST/ : *name and location of the destination aerodrome, if the ZZZZ group is entered in field 16.*

In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication, enter the location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.

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). La date du vol est systématiquement précisée en case 18.

DOF/ :

Enter the departure date of flight on 6 characters (under format YYMMDD, where YY stands for year, MM for month, and DD for the day). Date of flight is entered in field 18.

REG/ :

immatriculation de l'aéronef si elle ne figure pas en case 7, sinon l'indicatif opérationnel ou le numéro de mission s'ils sont utilisés pour les communications radiotéléphoniques.

REG/ :

aircraft registration if it is not entered in box 7, otherwise, operational call sign or the mission number if they are used for radio-telephone communications.

EET/ :

points significatifs ou de passage de vol non contrôlé en vol contrôlé et durées cumulatives de vol.

points de passage de vol OAT à GAT et durées cumulatives de vol

points de passage de frontière et durées cumulatives de vol

Rédaction : pas d'espace entre le point et la durée. Un espace entre chaque groupe point-durée. (Ex : EET/LOVCO0030 PIR020045).

SEL/ :

indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

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. (Ex : TYP/2F15 5F5 3B2)

CODE/ : réservé.

RVR/ : réservé.

DLE/ : réservé.

OPR/ : nationalité ou appartenance si cela ne ressort pas manifestement de l'identification de l'aéronef donné en case 7.

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 des services de la CAM 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.

PER/ : réservé

ALTN/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination en clair si ZZZZ figure en case 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.

EET/ :

landmarks or way-points from non-controlled to controlled flight and the cumulated flight durations.

OAT-GAT transition points and the cumulated flight durations.

Cross border points and the cumulated flight durations.

Drafting: no space between landmark and duration. One space between each landmark-duration group. (E.g.: EET/LOVCO0030 PIR020045).

SEL/ :

SELCAL call sign if the aircraft is fitted with the corresponding equipment.

TYP/ :

aircraft type(s), if necessary preceded, without space, by the number of aircraft and separated by a space if the ZZZZ group is entered in field 9. (E.g.: TYP/2F15 5F5 3B2)

CODE/ : *reserved.*

RVR/ : *reserved.*

DLE/ : *reserved.*

OPR/: *nationality or attachment if the aircraft identification is not clearly that given in box 7.*

ORGN/: *RSFTA address in 8 letters of the transmitter or other appropriate coordinates, in case the flight plan transmitter cannot be easily identified, in case the OAT service authority demands this.*

Note: In certain regions, the flight plan reception centres can automatically enter ORGN/ and RSFTA address of the transmitter.

PER/ : *reserved.*

ALTN/: *four-letter ICAO location indicator of the destination aerodrome or of the alternate destination aerodromes in plain language if ZZZZ is entered in box 16. In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication: location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.*

RALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route en clair si ZZZZ figure en case 16, 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.

RALT/: *four-letter ICAO location indicator of the en-route aerodrome or of the alternate en-route aerodromes in plain language if ZZZZ is entered in box 16, in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of this aerodrome or these aerodromes, if no call sign was assigned. In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication, location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.*

TALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, en clair si ZZZZ figure en case 16, 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.

TALT/: *four-letter ICAO location indicator of the take-off aerodrome or of the alternate take-off aerodromes in plain language if ZZZZ is entered in box 16, in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of this aerodrome or these aerodromes, if no call sign was assigned. In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication, location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.*

RIF/ : détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de cet aérodrome.

RIF/: *details on the route leading to the new destination aerodrome followed by the four-letter ICAO location indicator of this aerodrome.*

EUR/
PROTECTED : mention à insérer pour que le plan de vol ne soit pas rendu visible ni adressé à un organisme qui n'a pas à en connaitre.

OAT : mention à insérer obligatoirement pour signifier que le plan de vol est au format iOAT FPL.
Ce champ ne doit pas être renseigné si le vol sort des espaces aériens français et allemands.

EUR/
PROTECTED : *insert this sub-field for a flight plan not to be seen by or sent to an organism not required to have knowledge of it.*

OAT : *mandatory mention to indicate that the flight plan is in iOAT FPL format.*
This field must not be filled if the flight leaves French and German airspace.

RMK/ :

- La mention OAT doit apparaitre au début du champ RMK pour signifier qu'au moins une phase du vol a lieu en CAM. Elle permet notamment de différencier un vol CAM V d'un vol CAG/VFR compte tenu de l'absence de la mention 'OAT' en début de route.
- Si le vol comporte une phase de travail dans une zone réservée à l'AUP, le champ RMK doit comporter les identifiants des zones concernées (CACD RSA ID) tels qu'ils apparaissent dans l'AUP ou le RAD Annex 2C.

- Pour les survols de territoires étrangers par un aéronef français, références des autorisations diplomatiques de survol précédées de DIC suivi du nom du pays en anglais. (Ex : RMK/DIC SPAIN FRAN8).

- Pour les aéronefs étrangers, numéro de l'autorisation diplomatique du survol précédée de DIC France.

- Pour les vols ne devant pas être interceptés à titre d'exercice, le sigle NOPDA.

- Pour les vols possédant une autorisation d'atterrir sur un aérodrome le sigle PPR et le numéro obtenu.

- Pour les vols en formation, l'immatriculation des autres aéronefs.

Tous autres renseignements ou demandes jugés utiles.

En dernier renseignement, le numéro départ du plan de vol sous forme de quatre caractères : deux chiffres et les deux dernières lettres de l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome expéditeur, précédés du sigle NPL. (Ex : RMK/NPL05BG).

STAYINFOx/ :
Le x est remplacé par le n° de STAY précisé en case 15. Cette rubrique précise les détails du STAY mentionné en case 15 (type de travail, créneau, …).

RMK/:

- The OAT mention must appear at the beginning of the RMK field to indicate that at least one phase of the flight is performed in OAT. In particular, it marks the difference between an OAT Victor flight and a GAT/VFR flight given t he absence of the 'OAT' mention at the beginning of the route.
- If the flight includes a work in a reserved area in the AUP, the RMK field must include the ID of the areas concerned (CACD RSA ID) as they appear in the AUP or RAD Annex 2C.

- For fly-overs of foreign territories by a French aircraft, references of diplomatic fly-over authorisations preceded by DIC and followed by the name of the country in English. (E.g.: RMK/DIC SPAIN FRAN8).

- For foreign aircraft, diplomatic fly-over authorisation number preceded by DIC France.

- For flights that must not be intercepted as part of exercise, the symbol NOPDA.

- For flights having an authorisation for landing on an aerodrome, the symbol PPR and the authorisation number.

- For formation flights, the registration of the other aircraft.

Any other information or request judged to be useful.

As an ultimate information, the departure number of the flight plan in four characters: two figures and the two last letters of the location indicator of the transmitting aerodrome, preceded by the symbol NPL. (E.g.: RMK/NPL05BG).

STAYINFOx/ :
The x is replaced by the STAY number specified in box 15. This item specifies the details of the STAY mentioned in box 15 (type of work, slot ...).

CASE 19 : RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Les renseignements contenus dans cette case ne sont pas transmis dans le message de plan de vol (FPL).

Autonomie
A la suite de E/ inscrire l'autonomie en heures (deux chiffres) et minutes (deux chiffres).

Personnes à bord
A la suite de P/ inscrire le nombre total des personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord ou que comporte la patrouille (inscrire TBN si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt du plan de vol).

BOX 19: COMPLEMENTARY INFORMATION

The information contained in this box are not sent the flight plan message (FPL).

Autonomy
After E/, enter the autonomy in hours (two figures) and minutes (two figures).

Persons on board
After P/, enter the total number of persons (passengers and crew members) present on board or forming part of the patrol (enter TBN if the number is not know at the time the flight plan is filed).

Équipement de secours et de survie

R/(Radio):

Rayer la lettre U s'il n'y a pas de fréquence UHF 243,0 MHz.

Rayer la lettre V s'il n'y a pas de fréquence VHF 121,5 MHz.

Rayer la lettre E s'il n'y a pas d'émetteur de localisation d'urgence.

S/ (équipement de Survie) :

Rayer toutes les lettres s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord.

Rayer la lettre P s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord.

Rayer la lettre D s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord.

Rayer la lettre M s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord.

Rayer la lettre J s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

J/ (Gilets de sauvetage) :

Rayer toutes les lettres s'il n'y a pas de gilets de sauvetage à bord.

Rayer la lettre L si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes.

Rayer la lettre F si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine.

Rayer la lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme en R ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

D/ (Canots) :

Nombre rayer les lettres D et C s'il n'y a pas de canot à bord, ou indiquer le nombre des canots transportés.

Capacité inscrire le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés.

C/ (Couverture) :

rayer la lettre C si les canots ne sont pas couverts.

Couleur inscrire la couleur des canots s'il y en a à bord.

A/ Couleur et marques de l'aéronef :

Indiquer éventuellement la couleur et les marques de l'aéronef.

N/ Remarques :

Biffer la lettre N en l'absence de remarques, ou indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie. (Ex : siège éjectable)

C/ Nom du pilote commandant de bord :

Indiquer le grade en abrégé suivi du nom du commandant de bord.

Emergency and life support equipment

R/ (Radio):

Cross out letter U if there is no UHF frequency 243.0 MHz.

Cross out letter V if there is no VHF frequency 121.5 MHz.

Cross out letter E if there is no emergency localisation transmitter.

S/ (Life Support equipment):

Cross out all the letters if there is no life support equipment on board.

Cross out letter P if there is no polar region life support equipment on board.

Cross out letter D if there is no desert region life support equipment on board.

Cross out letter M if there is no sea life support equipment on board.

Cross out letter J if there is no jungle life support equipment on board.

J/ (Life jackets):

Cross out all the letters if there are no life jackets on board.

Cross out letter L if the life jackets are not equipped with lamps.

Cross out letter F if the life jackets are not fluorescent.

Cross out letter U or V, or both letters, as in R/ above, to indicate, if necessary, the radio equipment of the life jackets.

D/ (Life rafts):

Number *cross out letters D and C if there is no life raft on board, or indicate the number of life rafts carried.*

Capacity *enter the total number of persons that can be accommodated on board and all the life rafts carried.*

C/ (Covering):

Cross out letter C if the life rafts are not covered.

Colour *enter the colour of the life rafts if they are on board.*

A/ Colour and markings of aircraft:

Indicate the colour and markings of the aircraft if necessary.

N/ Remarks:

Cross out letter N if there are no remarks, or indicate any other life support equipment present on board and any other remark concerning the life support equipment. (E.g.: ejection seat)

C/ Name of aircraft commander pilot:

Indicate the grade in abbreviated form followed by the name of the aircraft commander.

DEPOSE PAR

Indiquer le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol.

FILED BY

Indicate the name of the organism, service or person that filed the flight plan.

1.10.2.1.9 Vols étrangers

Tout aéronef étranger désirant évoluer en CAM au-dessus du territoire français, devra obligatoirement transmettre son plan de vol au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC AFTN : LFXOYXYX). En cas de vol mixte, le plan de vol devra être rédigé conformément au paragraphe 1.10.3.1.7 et respecter le double adressage comme défini au paragraphe 1.10.3.1.6 Destinataires-Adressage.
Exemple
FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 EBFSZPZX
AD LFXOYXYX
(FPL-BAFXXX-IM
-F16/M-S/C
-EBFS1000-------DOF/.....RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.2.1.9 Foreign flights

Any foreign aircraft wishing to operate in military air traffic T above the French territory must send its flight plan to the Central Flight Information Office (BIVC AFTN : LFXOYXYX). In case of mixed flight, the flight plan must be written as per paragraph 1.10.3.1.7 and comply with the double addressing as defined in paragraph 1.10.3.1.6 Recipients - Addressing.

Example
FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 EBFSZPZX
AD LFXOYXYX
(FPL-BAFXXX-IM
-F16/M-S/C
-EBFS1000------- DOF/ ....RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.2.2 MESSAGE DE DÉLAI - (DLA)

Est établi lorsque le départ diffère de plus de trente minutes par rapport à l'heure prévue de départ du poste de stationnement comprise dans les données de base du plan de vol.

Responsable de l'envoi :
- Bureau d'information des vols centralisé (LFXOYXYX)
ou
- Organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ.

Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture
DLA - identification de l'aéronef - aérodrome de départ et nouvelle heure de départ prévue - aérodrome de destination - date de départ du vol.
Ex : (DLA-MAUD41-LFSI1530-LFMI-DOF/220128).

Nota : Un plan de vol modifié par message DLA n'est pas soumis à une nouvelle acceptation mais peut faire l'objet d'un message de refus.

1.10.2.2 DELAY MESSAGE - (DLA)

This message is drafted when the departure is offset by more than thirty minutes with respect to the scheduled departure time from the apron, given in the flight plan base data.

Message transmitter :
- Central flight information office (LFXOYXYX)
or
- ATS organism in charge of the departure aerodrome.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan;
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
DLA - aircraft identification - departure aerodrome and new scheduled departure time - destination aerodrome - departure date of flight.
E.g.: (DLA-MAUD41-LFSI1530-FMI-DOF/220128).

Note: A flight plan modified by a DLA message is not subjected to a fresh acceptance but can be subjected to a refusal message.

1.10.2.3 MESSAGE DE MODIFICATION - (CHG)

Permet au pilote de modifier le plan de vol :

- soit avant le décollage ;
- soit pendant le vol.

Responsable de l'envoi :
- Bureau d'information des vols centralisé (LFXOYXYX)
ou
- Organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ.

Délai :
dès connaissance des nouveaux éléments.

Destinataires :
aérodrome origine du plan de vol ou aérodrome de départ s'il est différent du précédent (changement pendant le vol)
tous les destinataires du plan de vol.

Contexture :
CHG - indicatif - aérodrome de départ et heure de départ prévue - aérodrome de destination - date de départ du vol – NR (s) de la(des) cases(s) modifiée(s) suivi(s) d'une barre oblique et des changements apportés (une case modifiée doit être reprise intégralement)
Ex : (CHG-CTON21-LFMO1200-LFMO-DOF/220128-10/TUVZ/C)

Nota : lorsqu'une modification implique la transmission du plan de vol de vol à de nouveaux destinataires, le plan de vol est annulé et un nouveau plan de vol est établi.

1.10.2.3 CHANGE MESSAGE - (CHG)

Enables the pilot to change the flight plan:

- *either before take-off;*
- *or during the flight.*

Transmitter :
- Central flight information office
or
- ATS organism in charge of the departure aerodrome.

Delay :
knowledge of the new elements.

Addressees
flight plan origin aerodrome or departure aerodrome if different from the preceding one (change during flight)
all the addressees of the flight plan.

Context :
CHG - call sign - departure aerodrome and scheduled departure time - destination aerodrome – departure date of flight - NR(s) of modified box(es) followed by a slash and the changes made (a modified box must be re-written completely) - PLN NR
E.g : (CHG-CTON21-LFMO1200-LFMO-DOF/220128-10/TUVZ/C)

Note: when a change implies transmission of the flight plan to new addresses, the flight plan is cancelled and a new flight plan is drafted.

1.10.2.4 MESSAGE D'ANNULATION - (CNL)

Est établi lorsque le vol est annulé

Responsable de l'envoi :
- Bureau d'information des vols centralisé (LFXOYXYX)
ou
- Organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ ou aérodrome d'origine du plan de vol.

Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :
CNL - indicatif - aérodrome de départ - et heure de départ prévue – aérodrome de destination – date de départ du vol
Ex : (CNL-RFIN22-LFKS1200-LFSI-DOF/220128).

1.10.2.4 CANCELLATION MESSAGE - (CNL)

Drafted when the flight plan is cancelled

Transmitter:
- Central flight information office (LFXOYXYX)
or
- ATS organism in charge of the departure aerodrome or aerodrome where the flight plan had been filed.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan.
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
CNL - call sign - departure aerodrome - and scheduled departure time- Destination aerodrome – departure date of flight.
E.g.: (CNL-RFIN22-LFKS1200-LFSI-DOF/220128).

1.10.2.5 MESSAGE DE DÉPART - (DEP)

Permet l'activation du plan de vol.

Responsable de l'envoi :
l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de départ.
Délai :
au décollage ou à la réception d'un compte rendu de départ.

Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :
DEP - indicatif - aérodrome de départ et heure de décollage - aérodrome de destination – date de départ du vol.
Ex : (DEP-CTM1266-LFOE1432-LFBM-DOF/220128).

Nota : ce message est facultatif pour les vols contrôlés en provenance et à destination du même aérodrome.

1.10.2.5 DEPARTURE MESSAGE - (DEP)

Used to activate the flight plan.

Transmitter :
ATS organism in charge of departure aerodrome.
Delay :
at take-off or when a departure report is received.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan;
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
DEP - call sign - departure aerodrome and take-off time - destination aerodrome – departure date of flight.

E.g.: (DEP-CTM1266-LFOE1432-LFBM-DOF/220128).

Note: this message is optional for controlled flights coming from or heading to the same aerodrome.

1.10.2.6 MESSAGE D'ARRIVÉE (ARR)

Permet la clôture du plan de vol.

Responsable de l'envoi :
l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome d'arrivée.
Délai :
à l'atterrissage ou à la réception d'un compte rendu d'arrivée.
Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol ;
- aérodrome de départ ;
- aérodrome de destination prévu s'il est différent de l'aérodrome d'arrivée;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.
Contexture :
ARR - indicatif - AD de DEP - AD d'ARR et heure - date de départ du vol.
Ex : (ARR-CMIS66-LFSO-LFMO1317-DOF/220128).

Nota : Ce message est facultatif pour les vols contrôlés en provenance et à destination du même aérodrome.

1.10.2.6 ARRIVAL MESSAGE (ARR)

Used to close the flight plan.

Transmitter :
ATS organism in charge of arrival aerodrome.
Delay :
upon landing or when a landing report is received.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan;
- departure aerodrome;
- scheduled destination aerodrome if different from the arrival aerodrome;
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.
Context :
ARR - call sign - DEP AD - ARR AD and time – departure date of flight.
E.g.: (ARR-CMIS66-LFMO1317-DOF/220128).

Note: This message is optional for controlled flights coming from or heading to the same aerodrome.

En cas de déroutement, sur un autre aérodrome que celui prévu par le plan de vol :
ARR - indicatif - AD de DEP - AD d'ARR figurant dans le plan de vol - AD de déroutement et heure - date de départ du vol.
Ex : (ARR-CMIS66-LFSO-LFMO-LFMY1317-DOF/220128).

In case of a diversion, at an aerodrome other than that as provided in the flight plan :
ARR - call sign - DEP AD - ARR AD provided in the flight plan - diversion AD and time - departure date of flight
E.g.: (ARR-CMIS66-LFSO-LFMO-LFMY1317-DOF/220128).

1.10.2.7 MESSAGE D'ACCEPTATION - (ACP)

Constitue l'accord du contrôle d'effectuer le vol (l'acceptation n'est pas subordonnée aux conditions météorologiques de l'aérodrome de destination).

L'acceptation peut être délivrée avec des réserves éventuelles portant sur des modifications mineures dans le déroulement du vol prévu dans le PLN telles que le changement de tronçon d'itinéraire, de niveau, d'heure de décollage.

Des informations intéressant l'exécution du vol peuvent être mentionnées (défection moyens radio - radar notamment).

Responsable de l'envoi :
le bureau d'information de vol centralisé.
Délai :
est expédié au plus tard trente minutes avant le départ du poste de stationnement.
Destinataires :
aérodrome de départ;
expéditeur du plan de vol (si ce n'est pas le BIVc et/ou l'aérodrome de départ);
CAPCODA pour les vols CAM alliés;
organismes intéressés par les réserves éventuelles.
Contexture :
1ère ligne : ACP - indicatif - aérodrome de départ et heure de décollage - aérodrome de destination – date de départ du vol.
2ème ligne : instructions ou informations éventuelles.

Ex : (ACP-COCA31-LFBM1130-LFSO-DOF/220128)

1.10.2.7 ACCEPTANCE MESSAGE - (ACP)

Acts as agreement of the control to execute the flight (acceptance is not subject to the meteorological conditions of the destination aerodrome).

Acceptance can be issued with possible reserves relating to minor changes during flight execution scheduled in the PLN, such as the change of route section, level, take-off time.

Flight execution information can also be mentioned (failure of radio facilities - radar in particular).

Transmitter :
Central flight information office.
Delay :
sent at the latest thirty minutes before departure from the apron.
Addressees :
- departure aerodrome;
- transmitter of flight plan (if different from the Central flight information office and/or departure aerodrome);
- CAPCODA for allied OAT flights;
- organisms concerned by possible reserves.
Context :
1st line: ACP - call sign - departure aerodrome and scheduled departure time - destination aerodrome – departure date of flight
2nd line: any instructions or information.

E.g.: (ACP – COCA31- LFBM1130-LFSO-DOF/220128)

1.10.2.8 MESSAGE DE REFUS - (REFUS)

Constitue le refus du PLN qui est annulé pour des raisons importantes telles que routes incompatibles avec les procédures CAM, limitation activité aérienne cause exacte exercice, autorisation diplomatique non conforme, restriction de contrôle, etc...

Responsable de l'envoi :
le bureau d'information de vol centralisé.
Délai :
est expédié au plus tard trente minutes avant le départ du poste de stationnement.
Destinataires :
- aérodrome de départ;
- expéditeur du plan de vol (si ce n'est pas le BIVc ou l'aérodrome de départ);
- tous les destinataires du plan de vol.

Contexture :
1ère ligne : REFUS - indicatif - aérodrome de départ et heure de décollage - aérodrome de destination – date de départ du vol.
2ème ligne : raison du refus.

Ex : (REFUS-RUIN41-LFSO1200-LFSI-DOF/220128 -en raison exercice CFA)

1.10.2.8 REFUSAL MESSAGE - (REFUS)

Acts as a refusal of the PLN that is cancelled for important reasons such as routes incompatible with OAT procedures, limitation of flying activity for exact reasons of exercise, diplomatic authorisation not compliant, control restriction, etc.

Transmitter :
Central flight information office.
Delay :
sent at the latest thirty minutes before departure from the apron.
Addressees :
- departure aerodrome;
- transmitter of flight plan (if different from the Central flight information office or departure aerodrome);
- all the addressees of the flight plan.

Context :
1st line: REFUS - call sign - departure aerodrome and scheduled departure time - destination aerodrome – departure date of flight
2nd line: reason for refusal.

E.g.: (REFUS-RUIN41-LFSO1200-LFSI-DOF/220128 -due to FAC exercice)

1.10.2.9 MESSAGE DE DEMANDE DE PLAN DE VOL - (RQP)

Lorsqu'un organisme de la Circulation Aérienne désire obtenir le plan de vol CAM d'un aéronef, il le demande à un organisme situé le long de la route du vol ou à l'aérodrome de départ s'il est connu.

Contexture :
RQP - indicatif de l'aéronef - aérodrome de départ - aérodrome de destination - date de départ du vol
Ex : (RQP-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.9 FLIGHT PLAN REQUEST MESSAGE - (RQP)

When an Air traffic organism wishes to obtain the OAT flight plan from an aircraft, it requests it to an organism located along the flight route or on the departure aerodrome if known.

Context :
RQP - aircraft call sign - departure aerodrome - destination aerodrome - departure date of flight
E.g.: (RQP-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.10 MESSAGE DE DEMANDE DE PLAN DE VOL COMPLÉMENTAIRE - (RQS)

Lorsqu'un organisme de la Circulation Aérienne estime nécessaire d'obtenir des informations complémentaires sur le plan de vol CAM (par exemple à l'occasion du déclenchement de phases d'urgence), il les demande à l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :
RQS - indicatif de l'aéronef figurant en case 7 - aérodrome de départ - aérodrome de destination - date de départ du vol
Ex : (RQS-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.10 COMPLEMENTARY FLIGHT PLAN REQUEST MESSAGE - (RQS)

When an Air traffic organism estimates the necessity to obtain additional information on the OAT flight plan (for example, when the emergency phases are triggered), it requests them to the flight plan transmitter.

Context :
RQS - aircraft call sign entered in box 7 - departure aerodrome - destination aerodrome – departure date of flight
E.g .: (RQS-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.11 MESSAGE DE PLAN DE VOL COMPLÉMENTAIRE (SPL)

Établi par l'expéditeur du plan de vol à la suite de la réception d'un message RQS.

Destinataire :
organisme demandeur
Contexture :
SPL
répétition des cases 7, 13, 16 et 18 du plan de vol
transmission intégrale de la case 19 (pas plus de 69 caractères par ligne)
Ex :
(SPL
RFIN71 - LFRJ 0915 - LFKS 0130 LFMI - REG/ROBOT 15 OPR/FAF RMK/NPL03RJ E/0200 P/002 R/UV S/M J/ LF D/01 001 - ORANGE - A/GRIS-MARRON - N/SIÈGE ÉJECTABLE - C/CDT AUBENAS)

1.10.2.11 COMPLEMENTARY FLIGHT PLAN MESSAGE (SPL)

Drafted by the flight plan transmitter after reception of an RQS message.

Addressee :
requesting organism
Context :
SPL
repetition of boxes7, 13, 16 and 18 of the flight plan
complete transmission of box 19 (not more than 69 characters per line)
E.g.:
(SPL
RFIN71 - LFRJ 0915 - LFKS 0130 LFMI - REG/ROBOT 15 OPR/FAF RMK/NPL03RJE/0200 P/002 R/UV S/M J/ LF D/01 001 - ORANGE - A/GRIS-MARRON - N/SIÈGE ÉJECTABLE - C/CDT AUBENAS)

1.10.2.12 MESSAGE DE COMPTE-RENDU DE SURVOL CAM V - (CRV)

Obligatoirement établi par les pilotes étrangers dans l'heure qui suit l'atterrissage à la fin de toute mission comportant tout ou partie du vol en CAM V.
Destinataires :
premier CDC intéressé par le vol ;
CAPCODA (LFXVYWZQ).
Contexture :
A : CRV OAT type - indicatif - numéro plan de vol ;
B : référence de l'autorisation de survol ;
C : nombre et type d'aéronefs ;
D : modification apportée au plan de vol CAM en cours de mission, route suivie,horaire ;
E : raison de la modification.
Nota : Si aucune modification en cours de mission n'a été apportée, les rubriques D et E comporteront la mention NIL.
Exemple : A CRV OAT V GAF5812 NPL25SG
B RFA201
C 2MRC
D FE0520 DCT EDSG
E FUEL

1.10.2.12 OAT V FLY-OVER REPORT MESSAGE - (CRV)

Mandatorily drafted by the foreign pilots within the hour following landing, at the end of any mission comprising all or part of the OAT V flight.
Addressees :
first CDC concerned by the flight;
CAPCODA (LFXVYWZQ).
Context :
A: CRV OAT type - call sign - flight plan number;
B: reference of fly-over authorisation;
C: number and type of aircraft;
D: change made to OAT flight plan during mission, route followed,time;
E: reason for the change.
Note: If no change was made during the mission, NIL will be entered in sections D and E.
Example: A CRV OAT V GAF5812 NPL25SG
B RFA201
C 2MRC
D FE0520 DCT EDSG
E FUEL

1.10.3 Messages associés à un vol «MIXTE» se déroulant en CAM et en CAG.

Un vol « mixte » est un vol comportant une alternance de phases de vol effectuées en Circulation Aérienne Générale (CAG) et en Circulation Aérienne Militaire (CAM).
Un vol mixte peut comporter tout ou partie des tronçons suivants :

- partie effectuée en CAG/IFR dans la zone IFPZ
- partie effectuée en CAG/IFR hors zone IFPZ
- partie effectuée en CAG/VFR ;
- partie effectuée en CAM.

A l'exception du plan de vol dont la rédaction comporte les spécificités décrites ci-dessous, les messages associés à un vol « mixte » sont des messages CAG et/ou CAM selon le la partie du vol concernée.

Les particularités liées au traitement de la partie CAG/IFR en France sont conformes aux textes publiés (RCA3, publications informations aéronautiques, instructions) suite à l'amendement n°1 de la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444).

1.10.3 Messages associated to a "MIXED" flight under OAT and under GAT.

A "mixed" flight is a flight that alternately comprises flight phases under General Air Traffic control (GAT) and under Military Air Traffic control (OAT).

A mixed flight can include all or part of the following sections:

- *part executed under GAT/IFR in area IFPZ;*
- *part executed under GAT/IFR outside area IFPZ;*
- *part executed under GAT/VFR;*
- *part executed under OAT.*

Except for the flight plan for which drafting includes the specific items described below, the messages associated to a "mixed" flight plan are GAT and/or OAT messages depending on the part of the flight concerned.

The specific items related to processing of the GAT/IFR part in France are compliant with the texts published (RCA3 aeronautical information publications, instructions) following amendment No. 1of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444).

Un transfert CAM/CAG ou CAG/CAM ne peut pas se faire en limite de FIR (ou de frontière) hors points spécifiques publiés.

A CAM/CAG or CAG/CAM transfer cannot be make at the off-point FIR (or boundary) outside specific published points.

1.10.3.1 LE PLAN DE VOL «MIXTE» - (FPL)

1.10.3.1.1 Principes

Le plan de vol mixte fait l'objet d'un double traitement l'un pour la partie CAG et l'autre pour la partie CAM.

La rédaction de la partie CAG/IFR doit respecter les normes mise en vigueur suite à l'amendement n°1 de la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444).
Elle doit être effectuée avec le plus grand soin sous peine de générer une erreur lors du traitement informatique du plan de vol et de provoquer le rejet de ce dernier.

1.10.3.1.2 Établissement

Le plan de vol est établi sous la responsabilité du commandant de bord.

1.10.3.1 "MIXED" FLIGHT PLAN - (FPL)

1.10.3.1.1 Principles

The mixed flight plan undergoes double processing, one for the GAT part and the other for the OAT part.

Drafting of the GAT/IFR part must comply with standards entered into force following amendment No. 1of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444).
It must be done with the greatest care to avoid errors during data processing of the flight plan and avoid rejection of the latter.

1.10.3.1.2 Drafting

The flight plan is prepared under the responsibility of the aircraft commander.

1.10.3.1.3 Délais de dépôt

- CAM : se référer au § 1.10.2.1.3 ci-avant,
- CAG/VFR :
  se référer à l'AIP France § ENR1.10.2.1.2.
- CAG/IFR :
  se référer à l'AIP France § ENR1.10.2.1.2
  se référer à l'AIP France § ENR 1.9.3.1

1.10.3.1.3 Filing delay

- *OAT: refer to § 1.10.2.1.3 above,*
- *GAT/VFR:*
  refer to AIP France § ENR1.10.2.1.2
- *GAT/IFR:*
  refer to AIP France § ENR1.10.2.1.2
  refer to AIP France § ENR 1.9.3.1

1.10.3.1.4 Validité

- CAM : se référer au § 1.10.2.1.4 ci-avant,
- CAG/VFR : se référer à l'AIP France § ENR 1.11.4.2
- CAG/IFR :
  Se référer à l'AIP France § ENR 1.11.4.2

Le fait de décaler l'heure de départ peut amener le vol à se trouver en période de régulation et à subir une mesure de régulation tactique. La consultation de l'ANM permet de déterminer si un vol risque ou non de se trouver dans ce cas.

En cas de régulation, la tolérance de respect de l'heure calculée de décollage (CTOT) mentionnée dans le message d'allocation de créneau varie de – 5 minutes à + 10 minutes.

En cas de retard prévisible amenant à ne pas pouvoir respecter le délai de validité, il y a lieu d'envoyer aux IFPU :
- un MSG de retard (DLA) si le vol, retardé ou différé de plus de 30 minutes par rapport à son ETD, n'a pas fait l'objet d'un créneau,
- un MSG de révision de créneau (SRR) dans le cas contraire.

NOTA : Il est recommandé de respecter les horaires au plus près. Toute annulation d'un vol pour lequel un plan de vol a été déposé doit être notifiée le plus tôt possible au système IFPS par un message CNL.

1.10.3.1.4 Validity

- *OAT: refer to § 1.10.2.1.4 above,*
- *GAT/VFR: refer to AIP France § ENR 1.11.4.2*
- *GAT/IFR :*
  Refer to AIP France § ENR 1.11.4.2

The fact of declaring the departure time can bring the flight into a regulation period and be subjected to tactical regulation measures. Consultation of the ANM makes it possible to know if a flight has a risk or not of being in this case.

In case of regulation, the tolerance for complying with the calculated time of departure (CTOT) mentioned in the time slot allotment message varies from - 5 minutes to + 10 minutes.

In case of a foreseeable delay resulting in the non-compliance of the validity period, the following must be sent
to the IFPUs:
- a delay MSG (DLA) if the flight, delayed or postponed by more than 30 minutes with respect to its ETD, was not allotted a time slot,
- a time slot revision message (SRR) otherwise.

NOTE: It is recommended to comply with the timings as exactly as possible. Any cancellation of a flight for which a flight plan was filed must be notified at the earliest to the IFPS system by a CNL message.

1.10.3.1.5 Responsabilité de l'expédition

La responsabilité de l'expédition incombe au bureau d'information de vol centralisé ou à l'aérodrome de dépôt du plan de vol. S'il n'existe pas de bureau de piste sur l'aérodrome de départ, le plan de vol peut être transmis par tout moyen agréé au bureau d'information de vol centralisé ou à l'organisme de la circulation aérienne désigné, à défaut au bureau de piste le plus proche.

1.10.3.1.5 Transmission responsibility

The Central flight information office or the aerodrome in which the flight plan was deposited are in charge of transmitting it. If there is no reporting office on the departing aerodrome, the flight plan can be transmitted by any means approved to the Central flight information office, to the designated air traffic organism, or to the closest reporting office.

1.10.3.1.6 Destinataires - Adressage

Lorsque le vol comporte une partie CAG/IFR effectuée en zone IFPZ*, le FPL correspondant doit être adressé uniquement aux deux organismes IFPU** (adresses RSFTA : EUCHZMFP et EUCBZMFP) qui procèderont à son réadressage :

- ✈ de façon automatique vers les organismes de la circulation aérienne intéressés par la partie CAG/IFR en zone IFPZ ;
- ✈ vers les organismes supplémentaires désignés par l'émetteur au moyen du préfixe AD.

* IFPZ (IFPS Zone) : espace constitué des FIR des États européens de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) participant au programme européen des gestion des courants de trafic aérien. Étant donné son caractère évolutif, la composition de la zone IFPZ, est communiquée aux usagers par la voie de l'information aéronautique (circulaire d'information aéronautique).
** Integrated Initial Flight Plan processing System.

Il incombe à l'usager (rédacteur du plan de vol ou émetteur) de communiquer à l'IFPS les organismes concernés par le vol que le système ne peut connaître, c'est-à-dire les organismes intéressés par les phases CAG/IFR situés hors zone IFPZ, CAG/VFR et CAM. Ces destinataires supplémentaires sont, en fonction de la phase correspondante, donnés dans le tableau suivant :

1.10.3.1.6 Addressees - Addressing

When a flight plan includes a GAT/IFR part executed in area IFPZ, the corresponding FPL must be sent only to two IFPU** organisms (RSFTA addresses: EUCHZMFP and EUCBZMFP) that will forward it:*

- ✈ *automatically to the air traffic organisms concerned by the GAT/IFR part in area IFPZ;*
- ✈ *to the additional organisms designated by the transmitter with prefix AD.*

** IFPZ (IFPS Zone): space comprising FIRs of European States of the European Civil Aviation Conference (CEAC) participating in the European program for management of air traffic flows. Given its changing character, the composition of the IFPZ area is communicated to users via the aeronautical information services (aeronautical information circular).*
*** Integrated Initial Flight Plan processing System.*

it is up to the user (drafter or transmitter or the flight plan) to inform the IFPS on the organisms concerned by the flight that the system may not know, i.e. the organisms concerned by the GAT/IFR phases executed outside the IFPZ area, for GAT/VFR and OAT. These additional addressees are, as a function of the corresponding phase, given in the following table:

PHASE DE VOL *FLIGHT PHASE*	DESTINATAIRES SUPPLÉMENTAIRES *ADDITIONAL ADDRESSEES*
CAG/IFR en/hors IFPZ *GAT/IFR* *in/outside IFPZ*	Organismes des services de la circulation aérienne générale des FIR et UIR traversées. Aérodromes de destination et de dégagement à destination si ces derniers sont situés hors zone IFPZ. Aérodrome de dégagement car non desservis par l'IFPS. *General air traffic service organisms of FIRs and UIRs crossed.* *Destination aerodromes and alternate designation aerodromes if the latter are located outside the IFPZ area. Alternate aerodrome not served by IFPS.*
CAG/VFR *GAT/VFR*	Organismes civils de la circulation aérienne des FIR traversées. / *Civilian air traffic organisms of FIRs crossed.* Aérodromes de destination et de dégagement à destination. / *Destination aerodromes and alternate destination aerodromes*
CAM *OAT*	Organismes mentionnés précédemment. / *Organisms mentioned above.* Organismes militaires de contrôle en route et de coordination (CDC, CMCC) où s'effectuent les changements IFR/CAM I et CAM I/IFR. / *Military en-route control and coordination organisms (CDC, CMCC) where the IFR/OAT I and OAT I/IFR changes are made.* Aérodromes de destination et de dégagement / *Destination and alternate aerodromes.* Bureau d'information de vol centralisé / *Central flight information office*

Les adresses de ces organismes doivent être incluses après la ligne d'information relative à l'émetteur et immédiatement avant la parenthèse ouverte marquant le début du message.

Ex : FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 LFPVZPZX
AD ADRESSE 1 ADRESSE 2------ ADRESSE 7
AD ADRESSE 8 ------ ADRESSE 10
(FPL-FAF4421-IM
-C160/M-S/C
-LFPV1000------ DOF/100518 RMK/MIXED GAT OAT)

The addresses of these organisms must be included after the transmitter information line and immediate before the opening bracket marking the start of message.

E.g.: FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 LFPVZPZX
AD ADRESSE 1 ADRESSE 2------ ADRESSE 7
AD ADRESSE 8 ------ ADRESSE 10
(FPL-FAF4421-IM
-C160/M-S/C
-LFPV1000------ DOF/100518 RMK/MIXED GAT OAT)

Afin de limiter les erreurs de saisie, les adresses des organismes supplémentaires seront rédigées au même endroit sur le formulaire de plan de vol. De plus, il convient de respecter les règles suivantes :

✈ mettre le sigle AD devant toute ligne comportant des adresses supplémentaires,

✈ mettre au maximum sept adresses supplémentaires par ligne,

✈ chaque adresse doit comporter huit caractères,

✈ regrouper sur une même ligne tous les destinataires militaires français.

In order to limit entry errors, the addresses of additional organisms will be written in the same location of the flight plan form. Furthermore, the following rules must be complied with:

✈ *place the AD symbol before each line containing additional addresses,*

✈ *enter seven additional addresses at most per line,*

✈ *each address must include eight characters,*

✈ *group all the French military addressees on a single line.*

1.10.3.1.7 Rédaction

La rédaction de la partie CAG/IFR doit respecter les normes mise en vigueur suite à l'amendement n°1 de la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444) modifiée des particularités suivantes :

1.10.3.1.7 Drafting

Drafting of the GAT/IFR part must comply with standards entered into force following amendment No. 1of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444), modified with the following specific elements:

CASE 7 : IDENTIFICATION DE L'AERONEF

Pour les vols en formation, identification de l'aéronef leader uniquement, l'immatriculation des autres aéronefs étant portée en case 18 après RMK/.

BOX 7: AIRCRAFT IDENTIFICATION

For formation flights, identification of the leader aircraft only, the registration of the other aircraft being entered in box 18 after RMK/.

CASE 8 : REGLES DE VOL ET TYPE DE VOL	***BOX 8: FLIGHT RULES AND FLIGHT TYPE***
Règles de vol correspondant à la partie du vol effectuée en CAG. (I : IFR, V : VFR, Y : IFR puis VFR, Z : VFR puis IFR)	*Flight rules corresponding to the part of flight executed under GAT. (I: IFR, V: VFR, Y: IFR then VFR, Z: VFR then IFR)*
Vols Mixtes CAM/CAG : - CAM India et/ou CAM T sous contrôle et CAG IFR : inscrire « I » ; - CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée et CAG VFR : inscrire « V » ; - CAM India et/ou CAM T sous contrôle ou CAG IFR puis changement de règles de vol : inscrire « Y » ; - CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée ou CAG VFR puis changement de règles de vol : inscrire « Z ».	*Mixed OAT/GAT flights:* *- OAT India and/or OAT T controled and GAT IFR: enter "I";* *- OAT Victor and/or OAT T not controled and GAT VFR: enter "V";* *- OAT India and/or OAT T controled or GAT IFR then flight rule changes: enter "Y";* *- OAT Victor and/or OAT T not controled or GAT VFR then flight rule changes: enter "Z".*
Type de vol : inscrire M pour aviation militaire ou X pour autres types de vol n'entrant pas dans les catégories définies ci-dessus. Préciser dans la case 15 le point ou les points où un changement de règles de vol est prévu. Préciser dans la case 18 dans la rubrique RMK/ la mention MIXED GAT OAT ou MIXED OAT GAT selon le cas. Préciser le type de vol après STS dans la case 18, ou lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des services ATS, indiquer la raison après l'indicateur RMK dans la case 18.	*Flight type: enter M for military aviation or X for other flight types not entering in the categories defined above.* *In box 15, specify the point or points at which a change in flight rules is scheduled.* *In box 18, in section RMK/ enter the indication MIXED GAT OAT or MIXED OAT GAT according to the case.* *Enter the flight type after STS in box 18, or when necessary, enter another reason to motivate special processing on the part of ATS services, enter the reason after RMK in box 18.*

CASE 15 : ROUTE	***BOX 15: ROUTE***
Départ en CAM : Si le vol débute en CAM, ne pas mettre OAT au début de la description de la route.	*Departure under OAT:* *If the flight begins under O AT, do not enter OAT at the start of the route description.*
Changement de type de circulation : Aux points de changement de type de circulation, ajouter :	*Change of traffic type:* *At the traffic type change points, add:*
1)Utilisation des mots clés OAT/GAT aux points de changement de type de circulation sans mention « OAT » ou « GAT » en début de champ route conformément à l'IFPS Users Manual ;	*1)Use of OAT/GAT keywords at traffic type change points without the words "OAT" or "GAT" at the beginning of the route field in accordance with the IFPS Users Manual ;*
2)Route CAG : Description chronologique conformément à l'IFPS USERS MANUAL ;	*2)GAT Route: Chronological description in accordance with the IFPS USERS MANUAL ;*
3)Itinéraire CAM : Description chronologique de la route sous forme de points (sans utilisation de routes) et de tout élément autorisé par l'IFPS Users Manual (notamment le STAY). La mention DCT sera inscrite entre deux points ou entre un point et le point central d'une zone ;	*3)CAM Route: Chronological description of the route in point form (without the use of roads) and any elements allowed by the IFPS Users Manual (including STAY). The DCT shall be entered between two points or between a point and the centre point of an area ;*
4)Pour un passage en CAG/IFR, la vitesse et le niveau, précédés d'une barre oblique, puis le sigle GAT précédé d'un espace ;	*4)for a passage in GAT/IFR, the speed and the level, preceded by a slash, followed by GAT preceded by a space ;*
5)Exemple : passage en IFR à BAKTA puis route vers Espagne : BAKTA/M090F470 GAT DCT BTZ DCT URUNA ;	*5)Example : IFR to BAKTA then route to Spain:* *BAKTA/M090F470 GAT DCT BTZ DCT URUNA;*
6)Pour un passage en CAM non suivi d'une phase de vol en CAG/IFR, le sigle /OAT la vitesse et le niveau de vol suivi de la route.	*6)For a transition to OAT not followed by a phase of flight in GAT/IFR, the symbol /OAT the speed and the flight level followed by the route.*
Exemple : passage en CAM I à SIQOZ vers MAR04 : SIQOZ/OAT M090F345 DCT MAR04.	*Example: transition from OAT type India at SIQOZ to MAR04:* *SIQOZ/OAT M090F345 DCT MAR04.*
Exemples : Mixte CAM/CAG PLN (FPL-FAF6441-IM - RFAL/M-LIOTUV/C - LFBM0845 - M080F285 DCT MGO01 DCT MET01 DCT ADUTO/M080F280 GAT N873 GRONY - EHLW0130 EHGG EHAM - STS/NONRVSM NAV/RNAVX COM/EXM833 DOF/240530 EET/ADUTO0049 EHAA0055 RMK/DIC BELGIUM FRAXX NETHERLANDS FRAXX MIXED OAT GAT NPL01BM)	*Mixed OAT/GAT FPL* *(FPL-FAF6441-IM* *- RFAL/M-LIOTUV/C* *- LFBM0845* *- M080F285 DCT MGO01 DCT MET01 DCT ADUTO/M080F280 GAT N873 GRONY* *- EHLW0130 EHGG EHAM* *- STS/NONRVSM NAV/RNAVX COM/EXM833 DOF/240530 EET/ADUTO0049 EHAA0055* *RMK/DIC BELGIUM FRAXX NETHERLANDS FRAXX MIXED OAT GAT NPL01BM)*

o Mixte CAM/CAG PLN
(FPL-FAF5757-IM
-K35R/H-SDE1E2GIJ4J5LORTUVWXY/HD1
-LIBF0845
-N0420F300 EKTOL DCT BEGUD DCT MIRSA/N0420F290 DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT N0420F285 DCT MAR04 DCT
-LFMI0130 LFML LFMN
-PBN/A1B1C1C2D1L1O1S1 DAT/SV DOF/240530
EET/LFFF0048 SIQOZ0058 SEL/KSEH OPR/FAF PER/D
RMK/DIC ITALY FRAXX MIXED GAT OAT NPL01MI)

o Mixed GAT/OAT FPL
(FPL-FAF5757-IM
-K35R/H-SDE1E2GIJ4J5LORTUVWXY/HD1
-LIBF0845
-N0420F300 EKTOL DCT BEGUD DCT MIRSA/N0420F290 DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT N0420F285 DCT MAR04 DCT
-LFMI0130 LFML LFMN
-PBN/A1B1C1C2D1L1O1S1 DAT/SV DOF/240530
EET/LFFF0048 SIQOZ0058 SEL/KSEH OPR/FAF PER/D
RMK/DIC ITALY FRAXX MIXED GAT OAT NPL01MI)

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS

Ajouter après RMK/ Tous autres renseignements ou demandes jugés utiles :

- Pour les vols en formation, l'immatriculation des autres aéronefs.
- La mention MIXED GAT OAT ou MIXED OAT GAT selon le cas.
- La raison du traitement particulier du vol si non prévu après STS.
- Indicatif radio CAM si différent de l'indicatif CAG.

Ajouter après EET/ les coordonnées et la durée cumulative du point de pénétration dans l'espace aérien français lorsqu'un vol en provenance de l'étranger comporte dès ce point une phase de vol CAM I ou V

BOX 18: MISCELLANEOUS INFORMATION

After RMK/, add all the other information or requests judged to be useful:

- For formation flights, the registration of the other aircraft.
- The MIXED GAT OAT or MIXED OAT GAT indication, according to the case.
- The reason for special processing of the flight if not scheduled after STS.
- OAT radio call sign if different from the GAT call sign.

After EET/ add the coordinates and cumulated duration of the point of entry into the French airspace when a flight coming from abroad includes, from this point onwards, a OAT I or V flight phase.

1.10.3.2 VOLS ETRANGERS.

Tout aéronef étranger désirant évoluer en CAM au-dessus du territoire français, devra obligatoirement transmettre son plan de vol au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC AFTN : LFXOYXYX)

En cas de vol mixte CAG CAM, celui-ci devra respecter le double adressage du FPL comme défini au paragraphe 1.10.3.1.6 Destinataires - Adressage

Exemple Adressage plan de vol mixte :

FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 xxxxx
AD LFXOYXYX
(FPL-XXXXX-IM
... ...
... ...
... .DOF/..... RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.3.2 FOREIGN FLIGHTS.

Foreign aircrafts in OAT above french territory, must mandatorily transmit the flight plan to the Central Flight Information Office (BIVC AFTN : LXOYXYX).

The GAT OAT mixed flight undergoes double addressing of FPL as defined in paragraph 1.10.3.1.6 Addressees - Addressing.

Example of mixed flight plan addressing

FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 xxxxx
AD LFXOYXYX
(FPL-XXXXX-IM
... ...
... ...
... .DOF/..... RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.3.3 LES AUTRES MESSAGES ASSOCIÉS A UN VOL « MIXTE ».

Les autres messages associés à un vol « mixte » sont des messages CAG et/ou CAM selon le la partie du vol concernée.

Leurs caractéristiques répondent aux exigences prescrites par la règlementation civile (RCA3, publications informations aéronautiques, instructions) pour la partie intéressant la CAG et par le chapitre précédent pour la CAM.

1.10.3.3 OTHER MESSAGES ASSOCIATED TO A "MIXED FLIGHT".

The other messages associated to a "mixed" flight are GAT and/or OAT messages depending on the flight phase concerned.

Their characteristics meet the civil aviation requirements (RCA3, aeronautical information publications, instructions) for the part concerning GAT and by the preceding chapter for the OAT.

1.10.4 Le formulaire de dépôt de plan de vol

1.10.4 Fight plan filing form

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority
<< = FF ➡

DESTINATAIRES / Adressees
<< =

HEURE DE DÉPÔT / Filing time ➡ EXPÉDITEUR / Originator << =

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

3 TYPE DE MESSAGE / Message type
<< = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification

8 RÈGLES DE VOL / Flight rules — TYPE DE VOL / Type of flight << =

9 NOMBRE / Number — TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft — CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category /

10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities
10-a
/ 10-b << =

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location — HEURE / Time << =

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed — NIVEAU / Level ➡ ROUTE / Route
<< =

16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome — DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET HR MIN ➡ AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1er / 1st 2ème / 2nd << =

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information
)<< =

19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

AUTONOMIE / Endurance HR MIN — E /

PERSONNES À BORD / Persons on board ➡ P /

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

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

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

CANOTS / Dinghies ➡ [D] / NOMBRE / Number ➡ CAPACITÉ / Capacity ➡ COUVERTURE / Cover [C] ➡ COULEUR / Colour << =

A / COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings

➡ [N] / REMARQUES / Remarks << =

C / PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command)<< =

DÉPOSÉ PAR / Filed by

ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements

1.10.5 Exemple de plan de vol CAM *1.10.5 OAT flight plan example*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère chargé de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

cerfa
N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority: << = FF ➡
DESTINATAIRES / Adressees: << =
HEURE DE DÉPÔT / Filing time ➡ EXPÉDITEUR / Originator: << =
IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type: << = (FPL
7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification: — CNDE45
8 RÈGLES DE VOL / Flight rules: — Y
TYPE DE VOL / Type of flight: M << =

9 NOMBRE / Number: — 01
TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft: MIR2
CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category: / M
10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities
10-a: — S
10-b: / C << =

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location: — LFSO
HEURE / Time: 1300 << =

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed: — N0350
NIVEAU / Level: F085 ➡
ROUTE / Route:
DCT LUL/N0450A005 VFR STAY1/0045 AVD/M085F225 IFR DCT PCT10/N0300F230
STAY2/0015 PCT10/M085F405 DCT PCT43/M085F195 STAY3/0045 PCT43/M085F225 DCT
PCT10/N0300F230 STAY4/0045 PCT10/M085F245 DCT AVD/N0450A005 VFR NAY
<< =

16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome: — LFOA
DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET: HR 04 MIN 20
AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes: ➡ 1er / 1st LFBM 2ème / 2nd LFMI << =

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information — EUR/OAT REG/CONDE45 DOF/241107 OPR/FAF RMK/OAT
APPROACH APPROACH PROCEDURE NAY LUL PFR APPROACH LFOA 104.01 NPL01SO WORK IN LFTRA10AZ LFTRA10BZ LFTRA10C1Z LFTRA10C2Z LFTRA10C3Z LFTRA43AZ LFTRA43CZ LFTRA43NZ LFTRA43WZ
STAYINF01/SLOT LA02 AT 1310 SLOT SPARE AT 1315 AND 1320
STAYINF02/AAR ON SIMONE AXIS WITH VALIANT 36 ARCT 1400
STAYINF03/WORK IN LFTRA43 FROM 1415 TO 1500
STAYINF04/AAT ON SIMONE AXIS WITH VALIANT 36 ARCT 1515
)<< =

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: — E / HR 03 MIN 15
PERSONNES À BORD / Persons on board: ➡ P / 002
RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio: ➡ R / UHF U VHF V RBDA / dba E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment: ➡ S / POLAIRE / Polar ☒ DÉSERT / Desert ☒ MARITIME / Maritime M JUNGLE / Jungle J
GILETS DE SAUVETAGE / Jackets: ➡ J / LAMPES / Light L FLUORES / Fluores F UHF ☒ VHF ☒

CANOTS / Dinghies: ➡ D / NOMBRE / Number 02 ➡ CAPACITÉ / Capacity 002 ➡ COUVERTURE / Cover C ➡ COULEUR / Colour ORANGE << =

COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings: A / GREEN GREY
REMARQUES / Remarks: ➡ N EJECTION SEATS << =
PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command: C / CDT X)<< =

DÉPOSÉ PAR / Filed by: CDT X
ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements: applicant's telephone number required