

## 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.

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

#### **1.10.1 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.*

*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 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 clearance 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'hélistripes 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 Principes

*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) <i>Between 0900 and 1700 hours, local (1)</i>	60 minutes avant le départ du poste de stationnement <i>60 minutes before departing from apron</i>	Le plan de vol CAM est transmis immédiatement après le décollage et tient lieu de message de départ <i>The OAT flight plan is transmitted immediately after take-off and acts as the departure message.</i> Pour les ACFT de l'Armée de l'Air, le plan de vol doit être déposé auprès du BIVC et faire l'objet de messages DEP ET ARR. <i>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.</i>
	Entre 1700 et 0900 heures locales le lendemain (2) <i>Between 1700 and 0900 hours, local, on the next day (2)</i>	Avant 1600 heures locales (3) (5) <i>Before 1600 hours, local (3) (5)</i>	
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). <i>Flight plan to be transmitted to air traffic organisms concerned by the flight on the preceding working day, before 1200 hours, local (4).</i>	

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

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

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

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

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

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

(5) Des PLN pourront être, exceptionnellement, déposés hors délais pour l'exécution de missions urgentes non planifiables. Ils seront soumis à l'approbation du CNOA. Le caractère d'urgence devra figurer dans la case 18 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 CNOA. 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.

#### 1.10.2.1.5 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.

#### 1.10.2.1.6 Destinataires

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

- au bureau d'information de vol centralisé (LFXOYXYX);
- au CDC de rattachement de l'aérodrome de départ ;
- aux autres CDC concernés par le vol ;
- 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.

Particularités : les plans de vol et les messages associés concernant :

- les vols intéressants la zone de MARINA (LFBWYWYX) sont obligatoirement transmis à MARENGO (LFWBYWYX);
- les vols intéressants les zones de RAMBERT (LFXVYWYX) sont obligatoirement transmis à MARIUS (LFMMYWYX) et MARENGO (LFWBYWYX) pour la partie ouest de la zone de RAMBERT (004°E);
- **les vols intéressants l'est de la zone de RAKI (LFXOYWYX) sont obligatoirement transmis à CHAMPAGNE;**
- les vols comportant un ravitaillement en vol par C 135 FR sont adressés au COFAS (LFXVYWZQ);
- les vols intéressants les zones de RAKI (LFXOYWYX) partie MENHIR et la zone MARINA (LFBWYWYX) hors zone MARENGO sont obligatoirement transmis à MENHIR (LFRRYWYX);

#### 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 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 Addressees

In all cases, the OAT flight plan is sent:

- to the central flight information office (LFXOYXYX);
- to the CDC attached to the departing aerodrome;
- to the other CDCs concerned by the flight;
- 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.

Specificities: the flight plans and the associated messages relate to:

- the flights concerning the area of MARINA (LFBWYWYX) are mandatorily transmitted to MARENGO (LFWBYWYX);
- the flights concerning the areas of RAMBERT (LFXVYWYX) are mandatorily transmitted to MARIUS (LFMMYWYX) and MARENGO (LFWBYWYX) for the western part of RAMBERT area (004° E);
- **the flights concerning the eastern part of RAKI area (LFXOYWYX) are mandatorily transmitted to CHAMPAGNE (LFEEYWYX);**
- the flights including in-flight refuelling by C 135 FR are sent to the COFAS (LFXVYWZQ);
- the flights concerning the areas of RAKI (LFXOYWYX), MENHIR part, and the area of MARINA (LFBWYWYX) are mandatorily transmitted to MENHIR (LFRRYWYX);

- 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 CNOA (LFXVYWZQ et LFPJYWZQ);
- les vols CAM se déroulant les SAM, DIM et JF feront l'objet d'un plan de vol adressé au CNOA.



→ les vols intéressants la zone de RAKI (LFXOYWYX) hors zone MENHIR sont obligatoirement transmis à METRO (LFFFYWYX).

→ *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 CNOA (LFXVYWZQ et LFPJYWZQ);*

→ *the OAT flights taking place on SAT, SUN and HOL will form the subject of a flight plan sent to the CNOA.*

→ *the flights concerning the area of RAKI (LFXOYWYX), excepted MENHIR part, are mandatorily transmitted to METRO (LFFFYWYX);*

#### 1.10.2.1.7 Acceptation

Exception faite des vols CAMV 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).

#### 1.10.2.1.8 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.

#### 1.10.2.1.7 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 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

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.

### Addressees

*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

Inscrire groupe date-heure à 6 chiffres.

### Filing time

*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

*Enter a maximum of 7 characters*

La marque OACI d'immatriculation d'aéronef et en case 18 après REG/l'indicatif opérationnel ou le n° de mission utilisé dans les communications radio.

*The ICAO aircraft registration mark is in box 18 after REG/operational call sign or the mission number used in radio communications.*

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

*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 : inscrire A pour CAM, E pour CER.

*Flight rules: enter A for OAT, E for CER.*

Type de vol : inscrire I, T ou V (inscrire D lorsque le vol comporte des types de vols CAM différents).

*Flight type: enter I, T or V (enter D when the flight includes different OAT flight types).*

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

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

Nombre d'aéronefs : indiquer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

*Number of aircraft: indicate the number of aircraft if more than one.*

Type d'aéronefs : indiquer le type désigné par l'abréviation spécifiée dans le DOC OACI 8643.

*Aircraft type: indicate the type designated by the abbreviation specified in ICAO DOC 8643.*

Si la formation réunie des aéronefs de plusieurs types, inscrire ZZZZ et spécifier nombre et type d'aéronefs en case 18 après TYP/.

*If the formation includes several aircraft types, enter ZZZZ and specify the number of aircraft types in box 18 after TYP/.*

Catégorie de turbulence de sillage : indiquer la turbulence de sillage par l'un des caractères suivants :

*Category of wake turbulence: indicate the wake turbulence 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 / <i>see Note 3 below</i> )
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 / <i>see Note 2 below</i> )
I	Navigation par inertie / <i>Inertial navigation</i>
O	VOR
R	Approuvé PBN (voir Note 4 ci-dessous) / <i>Approved for PBN (see Note 4 below)</i>
T	TACAN
W	Approuvé RVSM / <i>Approved for RVSM</i>
X	Approuvé MNPS / <i>Approved for MNPS</i>



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) <i>Radio-communication, navigation or approach assistance equipment other than those specified in points a) to c) above (see Note 5 below)</i>

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 la 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 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 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 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.** — 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.** — 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**

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

#### **FIELD 10-b Surveillance equipment and related possibilities**

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 chiffres), 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) <i>Transponder — mode A (4 figures — 4 096 codes)</i>
C	mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C <i>mode A (4 figures — 4 096 codes) and mode C</i>

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) <i>Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and long squitters (ADS-B)</i>
H	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie <i>Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and possibility of extended surveillance</i>
I	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression <i>Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification but not altitude-pressure</i>
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 <i>Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and long squitters (ADS-B) and possibility of extended surveillance</i>
P	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef <i>Transponder — mode S, with possibility of transmitting altitude-pressure but not aircraft identification</i>
S	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression <i>Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification and altitude-pressure</i>
X	Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression <i>Transponder — mode S, without possibility of transmitting either aircraft identification or altitude-pressure</i>

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*

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

d) Equipement et possibilités ADS-C

*d) ADS-C equipment and possibilities*

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

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****BOX 13 : DEPARTURE AERODROME AND TIME**

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

*Enter the 4-letter location indicator listed in 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/,

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

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

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.

*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.*

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

*Enter the estimated departure time from the apron (EOBT).*

**CASE 15 : ROUTE****BOX 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) .

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) .*

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 ;
- c) soit la hauteur en pieds exprimée par la lettre H suivie de quatre chiffres

(Ex : F075, F340, A045, H0500)

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

Route

Inscrire OAT suivi d'un espace, puis l'indicatif radio du premier CDC ou CMCC intéressé par le vol suivi d' un espace, puis le type de vol initial (AI, AT ou AV) suivi d'un espace. (Ex : OAT MENHIR AI)

Décrire ensuite chronologiquement le déroulement du vol, chaque renseignement étant séparé par un espacement :

a) route sur itinéraire CAM :

1) l'indicatif de l'itinéraire (ITI xx) si l'aérodrome de départ se trouve sur l'itinéraire, sinon le sigle DCT (direct) suivi du point de rejointe du premier itinéraire, puis l'indicatif de l'itinéraire ;

2) puis chaque point de report où sont prévus des changements d'itinéraire, de niveau, de type de vol, de vitesse (plus de 5%), suivis respectivement des nouveaux paramètres.

Ex : vol TOURS - TOURS

OAT RAKI AI DCT RAK05 ITI180 RAK03 ITI70 RAK04  
ITI71 RAK05 DCT TUR

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 feet expressed by letter A followed by three figures;
- c) or the height in feet expressed by letter H followed by four figures  
(E.g.: F075, F340, A045, H0500)

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

Route

Enter OAT followed by a space, then the radio call sign of the first CDC or CMCC concerned by the flight followed by a space, then the initial flight type (AI, AT or AV) followed by a space. (E.g.: OAT MENHIR AI)

Then, chronologically describe flight execution, each information being separated by a space:

a) route on OAT route:

1) the call sign of the route (ITI xx) if the departure aerodrome is situated on the flight path, otherwise the symbol DCT (direct) followed by the meeting point of the first route, then the call sign of the route;

2) then each reporting point where the changes of route, level, flight type, speed (more than 5%) are scheduled, respectively followed by the new parameters.

E.g.: TOURS - TOURS flight

OAT RAKI AI DCT RAK05 ITI180 RAK03 ITI70 RAK04  
ITI71 RAK05 DCT TUR

b) route hors itinéraire CAM :

1) 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, par l'indication de la zone d'entraînement, du numéro de l'itinéraire ou de la route, de l'axe de ravitaillement, etc...

2) pour les phases de descente et de montée devant se dérouler sous contrôle d'une approche, insérer l'abréviation APP suivie de l'indicateur d'emplacement

Ex : vol haut-bas-haut NANCY - NANCY

**OAT RAKI** AI ITI30 RSL03 ITI40 APP LFOA/AV H0500  
DB1040 EB5550 FD4045 APP LFSD/AI F215 NAY

c) pour les posés - décollés des hélicoptères, inscrire PODEC suivi du lieu.

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 2. — Les noms des points de report (Ex : MRA02) et des itinéraires CAM (Ex : ITI10) ainsi que les coordonnées GEOREF (Ex : EB5550), géographiques (Ex : 4445N00730E), la référence à un point (DUB180040) s'écrivent d'un seul tenant ;

Note 3. — Lors d'un changement de vitesse et de niveau, ces deux informations sont accolées. (Ex : M085F370 ou N0450H0500).

b) route outside OAT route:

1) the description of the route scheduled in list form:

- turning points designated by their call sign, their GEOREF or geographic coordinates (4 figures and 1 letter for the latitude, 5 figures and 1 letter for the longitude), or their reference (bearing and distance) with respect to a landmark (locator or reporting point)
- change of level points,
- change of flight type points,
- change of speed points,

followed by the new parameters, by indicating the training area, the route or route number, the refuelling axis, etc.

2) for descent and climb phases that must take place under approach control, enter the abbreviation APP followed by the location indicator

E.g.: NANCY - NANCY high-low-high flight

**OAT RAKI** AI ITI30 RSL03 ITI40 APP LFOA/AV H0500  
DB1040 EB5550 FD4045 APP LFSD/AI F215 NAY

c) for helicopter landing- take-off operations, enter PODEC followed by the location.

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. — The names of reporting points (E.g.: MRA02) and of the OAT routes (E.g.: ITI10) 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. — During a change of speed and level, these two information items are placed together. (E.g.: M085F370 or N0450H0500).

**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 :



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

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.

*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.*

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

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

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

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/.

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

Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement (exemple : NAV/GBAS SBAS).

*In this section, indicate GNSS reinforcement by adding a space between the reinforcement methods (example : 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'.

*Enter RNAVX (aircraft not 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.*

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

*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.

*COM/* : application or communication possibilities not specified in box 10-a.

Si cela s'applique 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.

*If it applies, 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,

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

*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 :

*These information items are indicated as follows:*

- 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

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

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

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

- par les coordonnées géographiques de cet aérodrome, exprimées en degrés et minutes (11 caractères), ou

*- by the geographic coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters), or*

- 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

*- by the combination of the bearing from the closest landmark of this aerodrome and of the distance with respect to this landmark, or*

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

*- 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.

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

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

*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/** :

**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.

*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/** :

**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.

*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. Rédaction : pas d'espace entre le point et la durée. Un espace entre chaque groupe point-durée.  
(Ex : EET/ENSAC0030 MRA020045).

**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. Drafting: no space between landmark and duration. One space between each landmark-duration group.  
(E.g.: EET/ENSAC0030 MRA020045).*

**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.

**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.

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

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

**RMK/ :**

- 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 ravitaillements en vol, le sigle RVT suivi du numéro de l'axe.
- Pour que le plan de vol ne soit pas rendu visible ni adressé à un organisme qui n'a pas à en connaître, le sigle PROTECTED.
- Pour les vols possédant une autorisation d'atterrir sur un aéroport 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'aéroport expéditeur, précédés du sigle NPL. (Ex : RMK/NPL05BG).

**RMK/:**

- *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 air refuelling operations, the symbol RVT followed by the axis number.*
- *For a flight plan not to be seen by or sent to an organism not required to have knowledge of it, the symbol PROTECTED.*
- *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).*

**CASE 19 : RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES****BOX 19: COMPLEMENTARY INFORMATION**

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

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

**Autonomie**

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

**Autonomy**

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

**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).

**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.

**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-----RMK/MIXED GAT/OAT - DOF/.....)

**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 - NR plan de vol.

Ex : (DLA - FUHEB - LFSI1530 - LFMI - NPL15SI).

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.

**FILED BY**

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

**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-----RMK/MIXED GAT/OAT - DOF/.....)

**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 - flight plan NR.

E.g.: (DLA - FUHEB - LFSI1530 - LFMI - NPL15SI).

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 de destination  
– NR (s) de la(des) case(s) modifiée(s) suivi(s) d'une barre oblique et des changements apportés (une case modifiée doit être reprise intégralement) - NR PLN  
Ex : (CHG - FUGNK - LFMO - LFMO-10/TUVZ/C - NPL08 MO)

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.

### **1.10.2.4 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 - Aérodrome de destination - NR plan de vol.  
Ex : (CNL - FUHMC - LFKS - LFSI - NPL09KS).

### **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 and destination aerodrome – 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 - FUGNK - LFMO - LFMO-10/TUVZ/C - NPL08 MO)*

*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 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 - Destination aerodrome - flight plan NR.*  
*E.g.: (CNL - FUHMC - LFKS - LFSI - NPL09KS).*

**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 - numéro plan de vol.

Ex : (DEP - CTM206 - LFOE1432 - LFBM - NPL15OE).

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

**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- NR PLN.

Ex : (ARR - FUHTB - LFSO - LFMO1317 - NPL09SO).

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 - flight plan number.

E.g.: (DEP - CTM206 - LFOE1432 - LFBM - NPL15OE).

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

**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 - PLN NR.

E.g.: (ARR - FUHTB - LFSO - LFMO1317 - NPL09SO).

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

### **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 intéressantes 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);  
CNOA pour les vols CAM alliés;  
organismes intéressés par les réserves éventuelles.

#### **Contexture :**

1ère ligne : ACP - indicatif - numéro du plan de vol.  
2ème ligne : instructions ou informations éventuelles.  
Ex : (ACP - FUINA - NPL03SD  
TAC EVX HS).

### **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);  
- CNOA for allied OAT flights;  
- organisms concerned by possible reserves.*

#### **Context :**

*1st line: ACP - call sign - flight plan number.  
2nd line: any instructions or information.  
E.g.: (ACP - FUINA - NPL03SD  
TAC EVX HS).*

**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 :**

1<sup>ère</sup> ligne : REFUS - indicatif - numéro du plan de vol.

2<sup>ème</sup> ligne : raison du refus.

Ex : (REFUS - FUGNK - NPL02TH  
en raison exercice FAC).

**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 - flight plan number.*

*2nd line: reason for refusal.*

*E.g.: (REFUS - FUGNK - NPL02TH  
due to FAC exercise).*

**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

Ex : (RQP - FUINA - LFRJ - LFKS)

**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*

*E.g.: (RQP - FUINA - LFRJ - LFKS)*

**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

Ex : (RQS - FUINA - LFRJ - LFKS)

**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*

*E.g.: (RQS - FUINA - LFRJ - LFKS)*

**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

FUINA - 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)

**1.10.2.12 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 ;  
CNOA (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

**1.10.2.11 COMPLEMENTARY FLIGHT PLAN  
MESSAGE (SPL)**

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

**Addressee :**

*requesting organism*

**Context :**

SPL

*repetition of boxes 7, 13, 16 and 18 of the flight plan  
complete transmission of box 19 (not more than 69  
characters per line)*

*E.g.:*

*(SPL*

*FUINA - 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 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;  
CNOA (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 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).

#### 1.10.3.1 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 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. 1 of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444).*

#### 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. 1 of 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 :
  - le préavis de dépôt ne doit pas être supérieur à 24h, et est de 60mn en cas de vol franchissant une frontière,
- CAG/IFR :
  - ne peut pas être communiqué plus de 120 h avant l'HED du poste de stationnement.
  - doit être déposé au minimum 60 minutes en l'absence de mesure de régulation et 3 heures dans le cas contraire (consulter l'ANM).

#### 1.10.3.1.4 Validité

- CAM : se référer au § 1.10.2.1.4 ci-avant,
- CAG/VFR : pas de durée de validité,
- CAG/IFR : 60 minutes en l'absence de mesure de régulation.

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.

#### 1.10.3.1.5 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.

#### 1.10.3.1.3 Filing delay

- OAT: refer to § 1.10.2.1.3 above,
- GAT/VFR:
  - the prior notice for filing must not be more than 24h, and is 60 minutes in case of a flight crossing a border,
- GAT/IFR:
  - cannot be communicated more than 120 h before departure time from the apron.
  - must be filed at least 60 minutes in the absence of regulation measures and 3 hours if this is not the case (consult the ANM).

#### 1.10.3.1.4 Validity

- OAT: refer to § 1.10.2.1.4 above,
- GAT/VFR: no validity period,
- GAT/IFR : 60 minutes in the absence of regulation measures.

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 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 procéderont 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. <i>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.</i>
CAG/VFR GAT/VFR	Organismes civils de la circulation aérienne des FIR traversées. / <i>Civilian air traffic organisms of FIRs crossed.</i> Aérodromes de destination et de dégagement à destination. / <i>Destination aerodromes and alternate destination aerodromes</i>
CAM OAT	Organismes mentionnés précédemment. / <i>Organisms mentioned above.</i> Organismes militaires de contrôle en route et de coordination (CDC, CMCC) où s'effectuent les changements IFR/CAM I et CAM I/IFR. / <i>Military en-route control and coordination organisms (CDC, CMCC) where the IFR/OAT I and OAT I/IFR changes are made.</i> Aérodromes de destination et de dégagement / <i>Destination and alternate aerodromes.</i> Bureau d'information de vol centralisé / <i>Central flight information office</i>

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-----RMK/  
MIXED GAT/OAT - DOF/100518)

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.

#### 1.10.3.1.7 Rédaction

La rédaction de la partie CAG/IFR doit respectée 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 :

#### 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/.

*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-----RMK/  
MIXED GAT/OAT - DOF/100518)*

*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 Drafting

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

#### 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)

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 rules corresponding to the part of flight executed under GAT. (I: IFR, V: VFR, Y: IFR then VFR, Z: VFR then IFR)*

*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.

### Changement de type de circulation :

Aux points de changement de type de circulation, ajouter

- pour un passage en CAG/IFR, la vitesse et le niveau, précédés d'une barre oblique, puis le sigle GAT précédé d'un espace :

Ex : passage en IFR à TBO puis route UN869  
vers SOVAR :  
TBO/M090F470 GAT UN869 SOVAR

Mentionner le point d'entrée et de sortie et les niveaux demandés aux limites latérales de l'espace aérien RVSM EUR, que l'aéronef soit équipé RVSM ou non.

- pour un passage en CAG/VFR, le sigle /VFR précédé d'un espace puis la vitesse et l'altitude :

Ex : passage en VFR à LMG : LMG /VFR  
N0240A010

- pour un passage en CAM non suivi d'une phase de vol en CAG/IFR, le sigle /OAT précédé d'un espace puis l'indicatif radio du premier organisme militaire de contrôle en route et de coordination (CDC, CMCC, DMC) intéressé par le vol, le type de vol initial, la vitesse et le niveau de vol suivi de la route.

Ex : passage en CAM I à ENSAC puis route ITI  
22 vers MRA01  
ENSAC /OAT MARINA AI M090F345 ITI22  
MRA01.

Lorsque le passage en CAM est suivi d'une phase de vol en CAG/IFR, ne pas employer OAT. En effet, le système IFPS arrête le traitement de la route dès qu'il détecte le sigle OAT.

### Departure under OAT:

If the flight begins under OAT, do not enter OAT at the start of the route description.

### Change of traffic type:

At the traffic type change points, add:

- for a passage under GAT/IFR, the speed and level, preceded by a slash, then the symbol GAT preceded by a space:

E.g.: passage under IFR at TBO then route  
UN869 towards SOVAR:  
TBO/M090F470 GAT UN869 SOVAR

Indicate the entry and exit point and the requested levels at the lateral limits of the airspace.

RVSM EUR, may the aircraft be equipped with RVSM or not.

- for passage under GAT/VFR, the symbol /VFR preceded by a space the the speed and altitude:

E.g.: passage to VFR at LMG: LMG /VFR  
N0240A010

- for a passage under OAT not followed by a flight phase under GAT/IFR, the symbol /OAT preceded by a space then the radio call sign of the first military en-route and coordination control organism (CDC, CMCC, DMC) concerned by the flight, the initial flight type, the flight speed and level followed by the route.

E.g.: passage under OAT I at ENSAC then  
route ITI 22 towards MRA01  
ENSAC /OAT MARINA AI M090F345  
ITI22 MRA01.

When the passage under OAT is followed by a flight phase under GAT/IFR, do not use OAT. In fact, the IFPS system stops processing the route as soon as it detects the OAT symbol.

**CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS****BOX 18: MISCELLANEOUS INFORMATION**

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

**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

.....

.....

... ..RMK/MIXED GAT/OAT - DOF/.....)

**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 la partie du vol concernée.

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

*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 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*

*... ..*

*... ..*

*... ..RMK/MIXED GAT/OAT - DOF/.....)*

**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.*

