

TEL : +212. (0)5.22.53.90.12  
FAX : +212. (0)5.22.53.91.23  
SFA : GMMMYNYX  
Web : [www.sia-aviation.gov.ma](http://www.sia-aviation.gov.ma)  
E-mail : [sia-maroc@onda.ma](mailto:sia-maroc@onda.ma)

**ROYAUME DU MAROC**  
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS  
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE  
DIRECTION DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE  
**SERVICE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE**  
B.P 21 AÉROPORT DE CASABLANCA MOHAMMED V  
NOUASSEUR

**AIC**  
Série A  
**N°5/12**  
06 SEP 2012

Cette circulaire annule et remplace l'AIC N° A.06/2005 du 20 JUL 2005  
*This circular cancels and supersedes AIC N° A.06/2005 of 20 JUL 2005*

**Objet : mise en œuvre du nouveau plan de vol OACI**

**Subject : Implementation of new ICAO flight plan**

### **INTRODUCTION**

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé d'apporter des modifications au contenu et au format de son formulaire de plan de vol (FPL). Ces changements entreront en vigueur, à l'échelle mondiale, le 15 novembre 2012 à 00H00 UTC, bien que de nombreux États acceptent le NOUVEAU format avant cette date. Concomitamment à ces changements, le Maroc amende ses prescriptions relatives au dépôt des plans de vol.

ACTUEL fait référence aux dispositions de l'OACI en matière de planification des vols actuellement en vigueur, qui ne seront plus applicables après le 15 novembre 2012 à 00H00 UTC.

NOUVEAU fait référence aux dispositions de l'OACI en matière de planification des vols, telles qu'elles sont précisées dans l'Amendement n° 1 des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), 15<sup>e</sup> édition. Ces dispositions entreront en vigueur, à l'échelle mondiale, le 15 novembre 2012 à 00H00 UTC.

### **PRESCRIPTIONS**

Pour les vols évoluant dans le territoire du Maroc et pour l'espace aérien s'élevant au dessus de la haute mer dans les limites de la FIR / CASABLANCA, les prescriptions suivantes s'appliquent :

### **INTRODUCTION**

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has agreed to make changes to the content and format of the ICAO flight plan form (FPL). These changes become globally applicable on 15 November 2012 at 00H00 UTC, although many States will accept the NEW format prior to that date. Coincident with these changes, Morocco is amending its flight planning requirements.

PRESENT refers to the current ICAO flight planning provisions, which will no longer be applicable after 15 November 2012 at 00H00 UTC.

NEW refers to the ICAO flight planning provisions, as detailed in Amendment 1 to the *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444), 15<sup>th</sup> Edition. These provisions become globally applicable from 15 November 2012 at 00H00 UTC.

### **REQUIREMENT**

For flights operating in territory of Morocco and in the airspace over the high seas within CASABLANCA FIR, the following shall apply:

À compter du **12 novembre 2012 à 00H00 UTC**, tous les plans de vol pour les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments (IFR), intégralement ou partiellement, devront être déposés selon le NOUVEAU contenu / format. Il est à noter que le Maroc utilise les services du Système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Il s'ensuit que les plans de vol pour les vols IFR, ou pour les vols effectués partiellement selon les règles IFR, et ayant l'intention d'évoluer dans le territoire du Maroc et pour l'espace aérien s'élevant au dessus de la haute mer dans les limites de la FIR / CASABLANCA doivent être déposés via l'IFPS.

À compter du **12 novembre 2012 à 00H00 UTC**, tous les plans de vol pour les vols effectués conformément aux règles de vol à vue (VFR) devront être déposés selon le NOUVEAU contenu / format. Les plans de vol déposés selon le contenu / format ACTUEL continueront d'être acceptés jusqu'au **15 novembre 2012 à 00H00 UTC**.

Les plans de vol IFR ou VFR au contenu / format ACTUEL déposés après le 15 novembre 2012 à 00H00 UTC ne seront plus acceptés. La Pièce jointe A du présent modèle d'AIC précise les indications d'un plan de vol qui seront utilisées pour déterminer si son format est du type NOUVEAU ou ACTUEL.

À compter du **15 novembre 2012 à 00H00 UTC**, le Maroc acceptera les plans de vol VFR déposés jusqu'à **120** heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

*ou*

Il est rappelé aux exploitants que le Maroc accepte les plans de vol VFR déposés jusqu'à **120** heures avant l'EOBT. Cette prescription restera valable après le 15 novembre 2012.

### **ÉLÉMENTS D'ORIENTATION**

Si une partie d'un vol doit ou risque de se dérouler après le 15 novembre 2012 à 00H00 UTC, il est vivement recommandé aux exploitants d'utiliser le NOUVEAU contenu / format pour le dépôt du plan de vol correspondant.

Les plans de vol répétitifs (RPL) pour la saison hivernale 2012-2013 devront être déposés selon le NOUVEAU contenu/format. Un RPL dont la période de validité s'étend au-delà du 15 novembre 2012 ne sera pas accepté s'il est établi selon le format ACTUEL.

Pendant la période de transition (c.-à-d. avant le 15 novembre 2012), il incombe aux exploitants de transmettre le plan de vol selon le contenu / format approprié tel qu'il est accepté par les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) compétents

Beginning **12 November 2012 at 00H00 UTC**, all flight plans for Instrument Flight Rules (IFR) flights, or for flights where a portion of the flight will be completed under IFR, should be filed using the NEW content and format. Please note that Morocco uses the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) service therefore flight plans for IFR flights, or flights operating as partial IFR, and intending to operate within territory of Morocco and in the airspace over the high seas within CASABLANCA FIR are to be filed using IFPS

Beginning **12 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans for Visual Flight Rules (VFR) flights should be filed using the NEW content and format. Flight plans filed using the PRESENT content and format will continue to be accepted until **00H00 UTC on 15 November 2012**.

IFR or VFR flight plans using the PRESENT content and format, which are filed after 15 November 2012 at 00H00 UTC, will not be accepted. Attachment A to these AIC shows the indications within a flight plan that will be used to identify its format as either NEW or PRESENT.

As of **15 November 2012 at 00H00 UTC**, Morocco will accept VFR flight plans filed up to **120** hours in advance of the Estimated Off-Block Time (EOBT).

Operators are reminded that Morocco accepts VFR flight plans filed up to **120** hours in advance of the EOBT. This requirement will remain valid after 15 November 2012.

### **GUIDANCE**

If any portion of a flight is planned to take place, or may possibly take place, after 00H00 UTC on 15 November 2012, operators are strongly encouraged to file the applicable flight plan using the NEW content and format.

Repetitive Flight Plans (RPLs) for the 2012/2013 winter season should be submitted using the NEW content and format. An RPL with a validity period that extends beyond 15 November 2012 will not be accepted in PRESENT format.

During the transition period (prior to 15 November 2012) operators are responsible for transmitting the appropriate flight plan content and format accepted by the Air Navigation Services Providers (ANSP) that will provide services in the airspace where the flight

pour l'espace aérien dans lequel le vol considéré se déroulera. Pour obtenir cette information, il est possible de consulter le site web de l'OACI relatif au système de suivi de la mise en œuvre des plans de vol (FITS) à l'adresse <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>.

Il convient de consulter les publications d'information aéronautique (AIP) applicables pour les avis officiels notifiés par les États.

Les exploitants sont encouragés à faire usage de l'application de validation IFPS (IFPUV) mise à disposition par EUROCONTROL (cf. Pièce jointe B) pour tester la validité de leurs plans de vol bien avant le 15 novembre 2012.

Le Maroc fait partie de la zone couverte par l'IFPS. Tous les plans de vol pour les vols effectués intégralement ou partiellement selon les règles IFR doivent être transmis à l'IFPS. L'échéancier suivant est d'application pour le passage de l'ACTUEL plan de vol au NOUVEAU plan de vol dans l'IFPS :

L'IFPS accepte aujourd'hui les plans de vol pour les vols IFR déposés (en tout ou en partie) selon le NOUVEAU format.

À partir du 15 novembre 2012 à 00H00 UTC, l'IFPS n'acceptera plus les plans vol déposés dans le format ACTUEL.

Les plans des vols dont la date du vol est comprise entre le 12 et le 16 novembre 2012 ne peuvent être déposés plus de 24 heures avant l'EOBT.

À partir du 15 novembre 2012 à 00H00 UTC, l'IFPS acceptera à nouveau les plans de vol déposés plus de 24 heures avant l'EOBT. Toutefois, il y a lieu de noter que les plans de vol déposés plus de 120 heures avant l'EOBT ne seront pas acceptés. Il est rappelé aux exploitants que l'IFPS ne peut pas être utilisé pour soumettre au Maroc des plans de vol pour des vols effectués intégralement selon les règles VFR.

Il convient de se référer au Manuel des utilisateurs de l'IFPS pour obtenir toutes les précisions sur les procédures et processus opérationnels de l'IFPS. Ce manuel est disponible sur le site web du Gestionnaire du réseau, sous la rubrique « Library ».

[http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html)

Les exploitants sont vivement encouragés à toujours faire figurer la date du vol (DOF) dans la case 18 du plan de vol. Il est obligatoire de mentionner la DOF si le plan de vol est déposé plus de 24 heures avant l'EOBT.

will take place. To obtain this information reference may be made to the ICAO Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) website

<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>.

The applicable Aeronautical Information Publications (AIP) should be consulted for the official notifications provided by States.

Operators are encouraged to use the IFPS Validation (IFPUV) Application (see Attachment B), provided by EUROCONTROL, to test the validity of their flight plans well in advance of 15 November 2012.

Morocco is within the IFPS area. All flight plans for IFR flights, or where a portion of the flight will be carried out under IFR, are to be submitted to IFPS. The following schedule is applicable to the IFPS transition from PRESENT to NEW flight plans:

IFPS accepts today IFR flight plans (or portions thereof) filed in NEW format

As of 15 November 2012 00H00 UTC, IFPS will no longer accept flight plans filed in PRESENT format. Flights with a date of flight between 12 and 16 November 2012 cannot be submitted more than 24 hours in advance of EOBT.

As of 15 November 2012 00H00 UTC, IFPS will resume accepting flight plans filed more than 24 hours in advance of the EOBT. Please note that flight plans filed more than 120 hours in advance of the EOBT will not be accepted. Operators are reminded that IFPS cannot be used to submit flight plans operated entirely as VFR to Morocco.

Reference should be made to the IFPS User Manual for all details concerning IFPS operational procedures and processes. The manual is available via the Network Manager web site under 'Library'.

[http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html)

Operators are strongly encouraged to always include the Date of Flight (DOF) in Item 18 of the flight plan. It is mandatory to include DOF if the flight plan is filed more than 24 hours in advance of the EOBT.

L'attention des exploitants est appelée sur le fait que l'objet de la case 10 du FPL a été modifié. Selon les NOUVELLES dispositions, la case 10 a trait à l'équipement et aux possibilités. Cette notion de « possibilités » recouvre trois éléments :

- a) l'équipement nécessaire présent à bord et en état de fonctionner ;
- b) l'équipement et les possibilités correspondant aux qualifications de l'équipage de conduite ;
- c) le cas échéant l'autorisation de l'autorité compétente

.La pièce jointe C de la présente AIC décrit de façon détaillée les modifications apportées au contenu et au format du plan de vol OACI. Les propositions de modification des dispositions de l'OACI en matière de planification des vols sont disponibles sur le site web du Bureau Europe et Atlantique Nord de l'OACI ([www.paris.icao.int](http://www.paris.icao.int)). Pour y avoir accès, il suffit de cliquer sur « Other Meetings, Seminars & Workshops » puis sur « FPL 2012 ICAO EUR Région Plan » et ensuite sur « Documentation related to FPL 2012 Amendement ». Toute la documentation concernant la mise en œuvre de ces changements au niveau de l'IFPS peut être consultée sur le site web du CFMU d'EUROCONTROL ([www.cfm.eurocontrol.int](http://www.cfm.eurocontrol.int)), en cliquant sur le lien « ICAO 2012 FPL ».

Operators should note the changed intention of Item 10 of the FPL. Under the NEW provisions, Item 10 indicates equipment and capabilities. Capability is comprised of three elements:

- a) presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;
- b) equipment and capabilities commensurate with flight crew qualification; and
- c) Where applicable, authorization from the appropriate authority.

Attachment C to this AIC describes the changes to the ICAO FPL content and format in detail. The amendment to the ICAO flight planning provisions is available on the ICAO European and North Atlantic website ([www.paris.icao.int](http://www.paris.icao.int)) by following the links to "Other Meetings, Seminars & Workshops", then to "FPL 2012 ICAO EUR Region Plan" and then to "Documentation related to FPL 2012 Amendment". All documentation related to the IFPS implementation of these changes is available on the EUROCONTROL CFMU website ([www.cfm.eurocontrol.int](http://www.cfm.eurocontrol.int)) by following the link to "ICAO 2012 FPL".

## Annexe A de l'AIC

### **Indications fournies dans les formats NOUVEAU et ACTUEL**

Un plan de vol est censé être au format ACTUEL s'il contient l'une quelconque des indications suivantes :

- a) Dans le champ 10a : J, M ;
- b) Dans le champ 10b : D ;
- c) Dans STS/ : ATFMEXEMPTAPPROVED, texte libre, c.-à-d. toute indication autre que celles spécifiées ;
- d) Dans PER/ : indications autres que A, B, C, D, E, H.

Un plan de vol est censé être au NOUVEAU format s'il contient l'une quelconque des indications suivantes :

- a) Dans le champ 10a : E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9 ;
- b) Dans le champ 10b : E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1 ;
- c) Dans la case 18 : PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED ;

*Note – EUR/PROTECTED doit être utilisée exclusivement au sein de la zone IFPS.*

- d) Dans STS/ : ATFMX ;
- e) Dans DAT/ : caractères autres que S, H, V, M ;
- f) Messages CHG, CNL, DLA, DEP contenant dans le champ 18 plus d'informations que la seule DOF/

Si un plan de vol ne contient aucune des indications ci-dessus, il possède alors à la fois le statut de NOUVEAU et ACTUEL et sera traité en conséquence.

## AIC Attachment A

### **Indications of NEW and PRESENT formats**

A flight plan is deemed to be PRESENT format if it contains any of the following indications:

- a) In Field 10a : J, M;
- b) In Field 10b : D;
- c) In STS/ : ATFMEXEMPTAPPROVED, free text i.e. any indication other than those specified;
- d) In PER/ : Indications other than A, B, C, D, E, H

A flight plan is deemed to be NEW format if it contains any of the following indications:

- a) In Field 10a : E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9;
- b) In Field 10b, E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1;
- c) In Item 18 : PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED

*Note: EUR/PROTECTED is to be used only within the IFPS Zone*

- d) In STS/ : ATFMX
- e) In DAT/ : characters other than S, H, V, M
- f) A CHG, CNL, DLA, DEP messages containing Field 18 with more than just DOF/

If a flight plan contains none of the indications above it qualifies as both NEW and PRESENT and will be treated accordingly.

## Annexe B de l'AIC

### **Système de validation IFPS**

L'application IFPUV détectera si un plan de vol soumis pour test est conforme au NOUVEAU contenu/ format et mettra en évidence les éventuelles erreurs de syntaxe décelées. Il importe de noter que l'application IFPUV peut être utilisée pour contrôler la syntaxe de n'importe quel plan de vol, que la route planifiée se situe (en partie) ou non dans la zone IFPS (IFPZ). L'application IFPUV s'utilise aussi pour vérifier la syntaxe des plans de vol VFR.

L'application IFPUV contrôlera d'abord la syntaxe du plan de vol, puis vérifiera s'il s'agit d'un vol effectué intégralement selon les règles VFR et si une partie de l'itinéraire se situe dans la zone IFPS. Si le plan de vol est exclusivement VFR et que l'itinéraire ne passe pas par l'IFPZ, le message d'erreur suivant sera envoyé en retour :

**ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS**

Si l'utilisateur ne reçoit que ce seul message d'erreur, cela signifie que l'application IFPUV n'a détecté aucune erreur de syntaxe.

En cas d'erreur(s) de syntaxe, la (les) case(s) correspondante(s) du plan de vol sera (seront) mise(s) en évidence et assortie(s) d'une description de l'erreur ou des erreurs.

L'application IFPUV est accessible sur le site web de l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien (CFMU) d'EUROCONTROL ([www.cfm.eurocontrol.int](http://www.cfm.eurocontrol.int)), via le lien « CFMU NOP – Public ». Il convient de sélectionner d'abord l'onglet « TACTICAL », puis de cliquer sur le lien « IFPUV – Flight Planning ». Des plans de vol tests peuvent être vérifiés, comme décrit ci-dessus, au moyen de la fonction « IFPUV – Free Text Editor ». Ces plans de vol constituent des données d'entrée et doivent être soumis un par un.

## AIC Attachment B

### **IFPS Validation System**

The IFPUV Application will detect whether a test flight plan contains NEW content and format and will highlight any syntax errors which are detected. It is important to note that the IFPUV Application can be used to syntax check any flight plan, whether or not any portion of the route is within the IFPS Zone (IFPZ). The IFPUV Application can also be used to syntax check flight plans for VFR flights.

The IFPUV Application will first check the syntax of the flight plan, and then will check whether the flight plan is entirely VFR and whether any portion of the route is within the IFPS. If the entire flight plan is VFR or if no part of the route is within the IFPZ, the following error message will be sent in return:

**ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS**

If this is the only error message sent in return, the IFPUV Application has not detected any syntax errors.

If a syntax error is detected, the specific flight plan Item or Items will be highlighted and a description of the error or errors will be provided.

The IFPUV Application is available on the EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) website ([www.cfm.eurocontrol.int](http://www.cfm.eurocontrol.int)), via the link to "CFMU NOP – Public". After ensuring that the "TACTICAL" tab is selected, users should select the "IFPUV – Flight Planning" link. Test flight plans can be checked, as described above, using the "IFPUV – Free Text Editor". Test flight plans are input and submitted one at a time.

## Annexe C de l'AIC

### **Description détaillée des modifications apportées au contenu et au format du plan de vol OACI**

Le texte **surligné en gris** renvoie à l'accord donné par le Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA) de l'OACI quant à la manière d'indiquer certaines informations dans le plan de vol. Ces indications sont applicables uniquement dans la région EUR de l'OACI et sont subordonnées à la décision individuelle de chaque État de les adopter ou non. Si un État souhaite adopter ces prescriptions relatives au dépôt des plans de vol, celles-ci doivent être expliquées dans la Publication d'information aéronautique (AIP) de l'État en question. En outre, il convient que cette AIP mentionne ces prescriptions dans un récapitulatif des différences par rapport aux Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444).

Les dispositions de l'OACI ont été modifiées à l'effet de spécifier que les plans de vol ne peuvent être déposés plus de 120 heures avant l'EOBT.

Lorsqu'il est nécessaire de retarder un vol au-delà de minuit, et de ce fait de modifier la DOF, il est recommandé d'utiliser un message CHG signalant la modification apportée à la fois au champ 13 (notamment l'EOBT) et au champ 18 (notamment la DOF). Il convient de noter qu'en cas de modification d'un champ, les données relatives au champ complet doivent être fournies, et pas uniquement les éléments modifiés; cette remarque vaut tout particulièrement pour les modifications apportées au champ 18.

Les systèmes de données des services de la circulation aérienne (ATS) peuvent imposer des contraintes pour ce qui est de l'information figurant dans les plans de vol. Les contraintes majeures doivent être notifiées dans les publications d'information aéronautique (AIP).

Les modifications apportées à certaines cases spécifiques du FPL sont les suivantes :

Case 7 : Identification de l'aéronef – Il est désormais précisé que l'identification de l'aéronef comporte 7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe. Aucune autre modification n'est apportée à cette disposition.

Case 8 : Règles de vol et type de vol – La mention des règles de vol est clarifiée. Il est également précisé qu'il y a lieu de mentionner dans la case 15 (Route) le ou les point(s) où un changement des règles de vol est prévu. Un passage a été ajouté, qui souligne que le type de vol doit être mentionné après l'indicateur STS dans la case 18, en utilisant un des

## AIC Attachment C

### **Detailed description of changes to ICAO FPL content and format**

Text **highlighted in grey** relates to an agreement by the (ICAO) European Air Navigation Planning Group (EANPG) on how to indicate certain information in the flight plan. These indications are only applicable in the ICAO European Region and are subject to the individual decision of each State as to whether or not to adopt them. If a State wishes to adopt these flight planning requirements, the requirement must be explained in the State Aeronautical Information Publication (AIP). In addition, the AIP should list the requirement as a difference to the Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc 4444).

The ICAO provisions have been amended to specify that flight plans may not be filed more than 120 hours in advance of the EOBT.

When it is necessary to delay a flight over the midnight period, thereby changing the DOF, it is recommended to use a CHG message indicating the modification to both Field 13 (including EOBT) and Field 18 (including DOF). It should be noted that when modifying a field the data for the complete field must be provided and not just the modified elements, this is particularly significant for modifications to Field 18.

Air Traffic Services (ATS) data systems may impose constraints on information in flight plans. Significant constraints are to be notified in Aeronautical Information Publications (AIP).

The changes made to specific FPL Items are as follows:

Item 7 – Aircraft Identification – the explanation of this provision has been clarified to specify that the aircraft identification cannot exceed 7 alphanumeric characters and is not to include hyphens or symbols. No other changes have been made to the provision.

Item 8 – Flight Rules and Type of Flight – the explanation of the provision related to indicating flight rules has been clarified. It has also been clarified that it must be specified in Item 15 (Route) the point or points at which a change in flight rules is planned. Additional text has been added to highlight that the status of the flight is to be denoted in Item 18 following the STS indicator, using one of the

caractères prévus à cet effet, et que toute autre raison pour justifier un traitement particulier de la part des services ATS doit être indiquée dans la case 18 après l'indicateur RMK. Aucune autre modification n'est apportée à cette disposition.

Case 10 Équipements et possibilités – Cette disposition a été remaniée en profondeur. Il importe de noter que la case 10 mentionne aussi désormais les possibilités, qui englobent trois éléments : équipement nécessaire présent à bord et en état de fonctionner ;

Équipement et possibilités correspondant aux Qualifications de l'équipage de conduite;

Le cas échéant, autorisation de l'autorité compétente.

Les prescriptions ci-après s'appliquent à la case 10a (Équipement et possibilités de radiocommunication, de navigation et d'approche) :

*INSCRIRE* une lettre comme suit :

N : si aucun équipement COM / NAV / d'approche pour la route à suivre ne se trouve à bord ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner,

*OU* S : si l'équipement type COM / NAV / d'approche pour la route à suivre se trouve à bord et est en état de fonctionner

(voir Note 1), ET/OU

*INSCRIRE* une ou plusieurs des lettres suivantes pour décrire l'équipement et les possibilités COM / NAV / d'approche disponibles et en état de fonctionner :

defined descriptors, or that other reasons for specific handling by ATS are to be denoted in Item 18 following the RMK indicator. No other changes have been made to the provision.

Item 10 – Equipment and Capabilities – numerous changes have been made to this provision. It is important to note that Item 10 now also indicates capabilities, which consists of three elements: presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;

Equipment and capabilities commensurate with crew Qualifications; and, where applicable,

Authorization from the appropriate authority.

The following provisions are applicable to Item 10a (Radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities):

*INSERT* one letter as follows:

N: if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable,

*OR* S: if standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable (see Note 1),

AND/OR

*INSERT* one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

<b>A</b>	Système d'atterrissage GBAS/ GBAS <i>landing system</i>	<b>J7</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
<b>B</b>	LPV (APV avec/with SBAS)	<b>K</b>	MLS
<b>C</b>	LORAN C	<b>L</b>	ILS
<b>D</b>	DME	<b>M1</b>	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
<b>E1</b>	FMC WPR ACARS	<b>M2</b>	ATC RTF (MTSAT)
<b>E2</b>	D-FIS ACARS	<b>M3</b>	ATC RTF (Iridium)
<b>E3</b>	PDC ACARS	<b>O</b>	VOR
<b>F</b>	ADF	<b>P1– P9</b>	Réservées aux/ <i>Reserved for RCP</i>
<b>G</b>	GNSS (voir Note 2/See Note 2)		
<b>H</b>	HF RTF	<b>R</b>	Approuvé (voir Note 4) / <i>approved (see Note 4)</i> PBN
<b>I</b>	Navigation par inertie/ <i>Inertial Navigation</i>	<b>T</b>	TACAN
<b>J1</b>	CPDLC ATN VDL mode 2 (voir Note 3/ <i>See Note 3</i> )	<b>U</b>	UHF RTF
<b>J2</b>	CPDLC FANS 1/A HFDL	<b>V</b>	VHF RTF
<b>J3</b>	CPDLC FANS 1/A VDL mode 4	<b>W</b>	Approuvé / <i>approved</i> RVSM
<b>J4</b>	CPDLC FANS 1/A VDL mode 2	<b>X</b>	Approuvé / <i>approved</i> MNPS
<b>J5</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	<b>Y</b>	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux / <i>VHF with 8.33 kHz channel spacing capability</i>
<b>J6</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	<b>Z</b>	Autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités (voir Note 5) / <i>Other equipment carried or other capabilities (see Note 5)</i>

Tous caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservés.

*Note 1 – Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS, à moins qu'une autre combinaison ne soit prescrite par l'autorité ATS compétente.*

*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 l'indicateur NAV/, séparés par des espaces.*

*Note 3 – Voir la norme RTCA/EUROCAE « Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) » pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.*

*Note 4 – Si la lettre R est utilisée, les niveaux de navigation fondée sur les performances qui peuvent être atteints sont précisés dans la case 18 à la suite de l'indicateur 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 figurent dans le Manuel relatif à la navigation fondée sur les performances (« Performance-Based Navigation Manual ») (Doc 9613).*

*Note 5 – Si la lettre Z est utilisée, il y a lieu de préciser dans la case 18 l'autre équipement transporté ou les autres possibilités à la suite de COM/, NAV/ et/ou DAT/, selon ce qui convient. Les dérogations accordées au titre de RNAV, CPDLC et 8.33 kHz doivent être indiquées en inscrivant la lettre Z dans la case 10a, puis en inscrivant les caractères appropriés dans les indicateurs ci-après dans la case 18, comme il est précisé dans le Manuel des utilisateurs de l'IFPS inscrire EXM833 à la suite de COM/ ;*

- a) inscrire RNAVX ou RNAVINOP, selon le cas, à la suite de NAV/ ;
- b) inscrire CPDLCX à la suite de DAT/.
- c) inscrire CPDLCX à la suite de DAT/.

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

Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

*Note 1- If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the appropriate ATS authority.*

*Note 2- If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space.*

*Note 3.— See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.*

*Note 4. — If the letter R is used, the performance based navigation levels that can be met are specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613).*

*Note 5.— If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/ , NAV/ and/or DAT, as appropriate. Exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33 kHz are to be indicated by inserting the letter Z in Item 10a and then inserting the appropriate descriptors in the following indicators in Item 18 as detailed in the IFPS Users Manual:*

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

*Note 6. — Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.*

Les prescriptions ci-après s'appliquent à la case 10b (Équipement et possibilités de surveillance) :  
*INSCRIRE* N si aucun équipement de surveillance pour la route à suivre ne se trouve à bord ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner,

*OU*

*INSCRIRE* un des caractères suivants ou plus, jusqu'à un maximum de 20, pour décrire l'équipement et/ou les possibilités de surveillance en état de fonctionner qui se trouvent à bord :

*SSR modes A et C*

A : Transpondeur – mode A (4 chiffres – 4 096 codes)

C : Transpondeur - mode A (4 chiffres - 4 096 codes) et mode C

*SSR mode S*

E : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B)

H : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie

I : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, mais non de l'altitude-pression

L : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie

P : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression, mais non de l'identification de l'aéronef

S : Transpondeur – mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression et de l'identification de l'aéronef

X : Transpondeur - mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef ni de l'altitude-pression

*Note : La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.*

*ADS-B*

B1 ADS-B avec possibilité ADS-B émission 1 090 MHz spécialisée

The following provisions are applicable to Item 10b (Surveillance equipment and capabilities):

*INSERT* N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable,

*OR*

*INSERT* one or more of the following descriptors, to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

*SSR Modes A and C*

A : Transponder - Mode A (4 digits - 4 096 codes)

C : Transponder - Mode A (4 digits - 4 096 codes) and Mode C

*SSR Mode S*

E: Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability

H: Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability

I: Transponder - Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability

L: Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability

P: Transponder - Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability

S: Transponder - Mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability

X: Transponder - Mode S with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability

*Note: Enhanced surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a Mode S transponder.*

*ADS-B*

B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capability

B2 ADS-B avec possibilité ADS-B émission et réception 1 090 MHz spécialisée

U1 possibilité ADS-B émission utilisant l'UAT

U2 possibilité ADS-B émission et réception utilisant l'UAT

V1 possibilité ADS-B émission utilisant la VDL mode 4

V2 possibilité ADS-B émission et réception utilisant la VDL mode 4

#### ADS-C

D1 ADS-C avec possibilités FANS 1/A

G1 ADS-C avec possibilités ATN

Les caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservés.

Exemple: ADE3RV/HB2U2V2G1

*Note – Les applications de surveillance supplémentaires devraient être mentionnées dans la case 18 à la suite de l'indicateur SUR/.*

Case 13 : Aéroport de départ et heure – Des éclaircissements ont été apportés, notamment des précisions quant à la manière de mentionner les aéroports de départ auxquels un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres n'a pas été attribué. Les prescriptions ci-après s'appliquent à la case 13 :

**INSCRIRE** l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aéroport de départ, conformément au Doc 7910 : *Indicateurs d'emplacement*,

**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'aéroport à la suite de DEP/,

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

**OU**, si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol,

**INSCRIRE** AFIL et **PRÉCISER** dans la case 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues.

B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability

U1 ADS-B "out" capability using UAT

U2 ADS-B "out" and "in" capability using UAT

V1 ADS-B "out" capability using VDL Mode 4

V2 ADS-B "out" and "in" capability using VDL Mode 4

#### ADS-C

D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities

G1 ADS-C with ATN capabilities

Alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Example: ADE3RV/HB2U2V2G1

*Note. — Additional surveillance application should be listed in Item 18 following the indicator SUR/.*

Item 13– Departure aerodrome and time – some clarifications have been made and additional provisions included regarding how to indicate departure aerodromes which have not been assigned an ICAO four-letter designator. The following provisions are applicable to Item 13:

**INSERT** the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome as specified in Doc 7910, *Location Indicators*,

**OR**, if no location indicator has been assigned,

**INSERT** ZZZZ and **SPECIFY**, in Item 18, the name and location of the aerodrome preceded by DEP/,

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

**OR**, if the flight plan is received from an aircraft in flight,

**INSERT** AFIL, and **SPECIFY**, in Item 18, the ICAO four-letter location indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/.

*PUIS, SANS ESPACE,*

*INSCRIRE* pour un plan de vol déposé avant le départ, l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT),

*OU*, pour un plan de vol reçu d'un aéronef en vol, l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route auquel s'applique le plan de vol.

Case 15c : Route (y compris les changements de vitesse, de niveau et/ou de règles de vol) – Une modification d'ordre rédactionnel a été apportée pour bien préciser qu'il est possible d'indiquer, à un seul endroit, les différents points où il est prévu qu'un changement de vitesse et/ou de niveau commencera ou qu'un changement de route ATS et/ou de règles de vol sera effectué.

La disposition a été étoffée pour inclure la possibilité de définir un point significatif de la route sous forme d'un relèvement ou d'une distance par rapport à un « point de référence », et non plus uniquement par rapport à une aide à la navigation :

*Relèvement à partir d'un point de référence et distance par rapport à ce point :*

Identification du point de référence, suivie de 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point, suivis de 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres seront complétés au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué sous la forme DUB180040.

Case 16 – L'intitulé de la case 16 a été modifié pour préciser que le(s) « aérodrome(s) de décollage » dont il est fait mention correspond(ant) à l'(aux) aérodrome(s) de décollage à destination. Par ailleurs, la notion de durée estimée est explicitée, tout comme la manière d'indiquer les emplacements :

**Aérodrome de destination et durée totale estimée (8 caractères)**

*INSCRIRE* l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome de destination, conformément au Doc

*THEN, WITHOUT A SPACE,*

*INSERT* for a flight plan submitted before departure, the estimated off-block time (EOBT),

*OR*, for a flight plan received from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.

Item 15c Route (including changes of speed, level and/or flight rules) – an editorial change has been made to clarify that it is possible to indicate, at a single point, where it is planned that a change of speed or level or both is planned to commence, or a change of ATS route and/or a change of flight rules.

The provision has been expanded to include the possibility of describing a significant point in the route as a bearing or distance from a “reference point”, rather than only from a navigational aid, as follows:

*Bearing and distance from a reference point:*

The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros — e.g. a point 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR “DUB” should be expressed as DUB180040.

Item 16 - The title of Item 16 has been clarified to specify that the “alternate aerodrome(s)” being referred to is(are) the destination alternate aerodrome(s). Additionally, the provision related to estimated elapsed time has been clarified, along with the descriptions of how to indicate the locations, as follows:

**Destination aerodrome and total estimated elapsed time (8 characters)**

*INSERT* the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome as specified in Doc 7910, *Location Indicators*,

7910 : *Indicateurs d'emplacement,*

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 DEST/, PUIS, SANS ESPACE,

INSCRIRE la durée totale estimée.

Note – Dans le cas d'un plan de vol communiqué par un aéronef en vol, la durée totale estimée est la durée estimée à partir du premier point de la route auquel s'applique le plan de vol jusqu'au point où le plan de vol prend fin.

**Aérodrome(s) de dégagement à destination**

INSCRIRE le(s) indicateur(s) d'emplacement OACI de quatre lettres d'un maximum de deux aérodromes de dégagement à destination, conformément au Doc 7910 : *Indicateurs d'emplacement*, séparés par une espace,

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à l'aérodrome de dégagement à destination,

INSCRIRE ZZZZ et PRÉCISER dans la case 18 le nom et l'emplacement de l'(des) aérodrome(s) de dégagement à destination à la suite de ALTN/.

Case 18 : Renseignements divers – Le texte a été remanié en profondeur.

Il est porté à l'attention des exploitants que l'utilisation d'indicateurs ne figurant pas dans la liste peut se traduire par le rejet, le traitement incorrect ou la perte de données.

Il est également précisé que le trait d'union et la barre oblique ne devraient être utilisés que de la manière prescrite.

Seuls les indicateurs répertoriés peuvent être utilisés, et ils doivent apparaître dans l'ordre décrit. Les indicateurs définis sont énumérés ci-après, selon l'ordre dans lequel ils doivent apparaître en cas d'utilisation :

STS/ motif du traitement spécial de la part des services ATS, p. ex. une mission de recherches et de sauvetage, comme suit :

ALTRV : vol effectué conformément à une réservation d'altitude ;

OR, if no location indicator has been assigned,

INSERT ZZZZ and SPECIFY in Item 18 the name and location of the aerodrome, preceded by DEST/ . THEN WITHOUT A SPACE

INSERT the total estimated elapsed time.

Note. — For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.

**Destination alternate aerodrome(s)**

INSERT the ICAO four-letter location indicator(s) of not more than two destination alternate aerodromes, as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, separated by a space,

OR, if no location indicator has been assigned to the destination alternate aerodrome(s),

INSERT ZZZZ and SPECIFY in Item 18 the name and location of the destination alternate aerodrome(s), preceded by ALTN/ .

Item 18 – Other Information – significant changes have been made to these provisions.

Operators are warned that the use of indicators not included in the provisions may result in data being rejected, processed incorrectly or lost.

The provision has been clarified to indicate that hyphens “-“or oblique strokes “/” should only be used as described.

The provision has been amended such that only indicators described in the provisions may be used, and they must be inserted in the order shown. The indicators defined are as follows, and are listed in the order in which they are to be inserted, if used:

STS/ Reason for special handling by ATS, e.g. a search and rescue mission, as follows:

ALTRV for a flight operated in accordance with an altitude reservation;

ATFMX : vol exempté des mesures ATFM par l'autorité ATS compétente ;

ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority;

FFR : lutte contre l'incendie ;

FFR: fire-fighting;

FLTCK : vérification en vol de l'étalonnage d'aides à la navigation ;

FLTCK: flight check for calibration of nav aids;

HAZMAT : vol transportant des marchandises dangereuses ;

HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;

HEAD : vol avec le statut « chef d'État » ;

HEAD: a flight with Head of State status;

HOSP : vol sanitaire déclaré par les autorités médicales ;

HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;

HUM : vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire ;

HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;

MARSA : vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire ;

MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;

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

MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;

NONRVSM : vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM ;

NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;

SAR : vol participant à une mission de recherches et de sauvetage ;

SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission; and

STATE : vol participant à une opération des services militaires, de douane ou de police.

STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.

Les autres motifs de traitement spécial de la part des services ATS seront indiqués à la rubrique RMK/.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

**PBN /** Indication des possibilités RNAV et/ou RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-après qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c.-à-d. 16 caractères au maximum.

**PBN /** Indication of RNAV and/or RNP capabilities. Include as many of the descriptors below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.

	<b>SPÉCIFICATIONS RNAV</b>	<b>RNAV SPECIFICATIONS</b>
A1	RNAV 10 (RNP 10)	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis	RNAV 5 all permitted sensors
B2	RNAV 5 GNSS	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou IRS	RNAV 5 INS or IRS
B6	RNAV 5 LORANC	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 tous capteurs permis	RNAV 2 all permitted sensors
C2	RNAV 2 GNSS	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis	RNAV 1 all permitted sensors
D2	RNAV 1 GNSS	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU	RNAV 1 DME/DME/IRU
	<b>SPÉCIFICATIONS RNP</b>	<b>RNP SPECIFICATIONS</b>
L1	RNP 4	RNP 4
O1	RNP 1 de base, tous capteurs permis	Basic RNP 1 all permitted sensors
O2	RNP 1 de base GNSS	Basic RNP 1 GNSS
O3	RNP 1 de base DME/DME	Basic RNP 1 DME/DME
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH	RNP APCH
S2	RNP APCH avec BARO-VNAV	RNP APCH with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)	RNP AR APCH with RF (special authorization required)
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)	RNP AR APCH without RF (special authorization required)

Les combinaisons de caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservées.

**NAV/** Renseignements pertinents ayant trait à l'équipement de navigation, autres que ce qui est précisé à la rubrique PBN/, selon les exigences de l'autorité ATS compétente. Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en insérant un espace entre les méthodes de renforcement utilisées, p. ex. NAV/GBAS SBAS. Le cas échéant, inscrire RNAVX ou RNAVINOP, comme il est précisé dans le Manuel des utilisateurs de l'IFPS.

**COM/** Applications ou possibilités de communication non spécifiées dans la case 10a. Le cas échéant, inscrire EXM833, comme il est précisé dans le Manuel des utilisateurs de l'IFPS

**DAT/** Applications ou possibilités de données non spécifiées dans la case 10a. Le cas échéant, inscrire CPDLCX, comme il est précisé dans le Manuel des utilisateurs de l'IFPS

**SUR/** Applications ou possibilités de surveillance non spécifiées dans la case 10a.

**DEP/** Nom et emplacement de l'aérodrome de départ, si le groupe ZZZZ figure dans la case 13, ou indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues, si l'abréviation AFIL figure dans la case 13. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome comme suit:

4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « N » (Nord) ou de la lettre « S » (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » (Est) ou de la lettre « W » (Ouest). Les nombres seront complétés au besoin par des zéros, p. ex. : 4620N07805W (11 caractères).

**OU** Relèvement à partir du point significatif le plus proche et distance par rapport à ce point, comme suit :

identification du point significatif, puis 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres seront complétés au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué sous la forme DUB180040.

**OU** premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radioborne, si l'aéronef n'a pas

Combinations of alphanumeric characters not indicated above are reserved.

**NAV/** Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS. If appropriate, insert RNAVX or RNAVINOP, as detailed in the IFPS User Manual

**COM/** Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10a. If appropriate, insert EXM833 as detailed in the IFPS User Manual

**DAT/** Indicate data applications or capabilities not specified in 10a. If appropriate, insert CPDLCX as detailed in the IFPS User Manual and

**SUR/** Include surveillance applications or capabilities not specified in Item 10b.

**DEP/** Name and location of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location as follows:

With 4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N07805W (11 characters).

**OR,** Bearing and distance from the nearest significant point, as follows:

The identification of the significant point followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. a point of 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040.

**OR,** The first point of the route (name or LAT/LONG) or the marker radio beacon, if the

décollé d'un aérodrome.

**DEST/** Nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans la case 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.

**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).

**REG/** Marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef, si elle diffère de l'identification de l'aéronef indiquée dans la case 7.

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

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

**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 la case 9.

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2

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

**RVR/** RVR minimale exigée pour le vol.

*Note – Cette disposition est exposée de façon détaillée au chapitre 2 des Procédures complémentaires régionales pour l'Europe (EUR SUPPs, Doc 7030).*

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

Exemple : DLE/MDG0030

Indicatif OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef figurant dans la 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

aircraft has not taken off from an aerodrome.

**DEST/** Name and location of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described under DEP/ above.

**DOF/** The date of flight departure in a six figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day).

**REG/** The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in Item 7.

**EET/** Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the appropriate ATS authority.

Examples: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

**SEL/** SELCAL Code, for aircraft so equipped.

**TYP/** Type(s) of aircraft, preceded if necessary without a space by number(s) of aircraft and separated by one space, if ZZZZ is inserted in Item 9.

Example: TYP/2F15 5F5 3B2

**CODE/** Aircraft address (expressed in the form of an alphanumerical code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO.

**RVR/** The minimum RVR requirement of the flight.

*Note. — This provision is detailed in the European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Chapter 2.*

**DLE/** Enroute delay or holding, insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four figure time in hours and minutes (hhmm).

Example: DLE/MDG0030

**OPR/** ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in item 7.

**ORGN/** The originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be readily identified, as required by the

ATS compétente l'exige.

*Note – Dans certaines régions, les centres de réception des plans de vol peuvent insérer automatiquement l'identifiant ORGN/ et l'adresse RSFTA de l'expéditeur.*

**PER/** Renseignements sur les performances de l'aéronef, donnés sous forme d'une lettre unique figurant dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168), *Volume 1: Procédures de vol*, si l'autorité ATS compétente le prescrit.

**ALTN/** Nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe ZZZZ figure dans la case 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.

**RALT/** Indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route, conformément au Doc 7910 : *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, 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.

**TALT/** Indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au Doc 7910 : *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, 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.

**RIF/** Détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination, suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification d'autorisation en cours de vol.

Exemples : RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

**RMK/** Toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité ATS compétente ou jugée nécessaire.

**RFP/** Q suivie d'un chiffre pour indiquer la séquence du plan de vol de remplacement qui est

appropriée ATS authority.

*Note.— In some areas, flight plan reception centres may insert the ORGN/ identifier and originator's AFTN address automatically.*

**PER/** Aircraft performance data, indicated by a single letter as specified in the *Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations* (PANS-OPS, Doc 8168), *Volume 1 — Flight Procedures*, if so prescribed by the appropriate ATS authority.

**ALTN/** Name of destination alternate aerodrome(s), if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

**RALT/** ICAO four letter indicator(s) for en-route alternate(s), as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, or name(s) of en-route alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

**TALT/** ICAO four letter indicator(s) for take-off alternate, as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, or name of take-off alternate aerodrome, if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

**RIF/** The route details to the revised destination aerodrome, following by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to reclearance in flight.

Examples: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

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

**RFP/** Q followed by a digit to indicate the sequence of the replacement flight plan being

déposé.

*Note – Cette disposition est exposée de façon détaillée au chapitre 2 des Procédures complémentaires régionales pour l'Europe (EUR SUPPs, Doc 7030).*

submitted.

*Note.— This provision is detailed in the European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Chapter 2.*

Cette circulaire comporte 20 pages + 03 Annexes (16 pages)  
*This circular contains 20 pages + 03 Appendices (16 pages)*

**FIN / END**