



COMMISSIONE SPAZIO AEREO E NORMATIVA

Analisi Regolamento (EU) 923/2012 - SERA

Incongruenze nella Sez 4 del regolamento EU 923/2012 e considerazioni per una corretta implementazione

Pagina bianca

Analisi Regolamento (EU) 923/2012 - SERA

1 Scopo del documento.

Su richiesta della Presidenza, la commissione Spazi Aerei e Normativa ha elaborato una serie di considerazioni relativamente al SERA e alla problematiche derivanti dalla sua implementazione. In particolare sono state richieste un'analisi della Sezione 4 – Piano di volo – del regolamento, e di come questa sia stata recepita nelle AIP delle principali Nazioni Europee.

2 Abstract

Questa commissione ritiene che la versione Italiana del 923/2012 - SERA, contenga una consistente incongruenza e che questa sia stata la causa principale della forma acquisita dalle RAIT.

Tutta la Sezione 4 può essere implementata integralmente, rispettando spirito e lettera della normativa vigente, purchè siano forniti alcuni chiarimenti (a questo punto indispensabili), oppure venga correttamente tradotta la definizione "*Filed flight plan*" (soluzione comunque auspicabile).

Parole chiave: Presentato, Presentare – *versus* – Archiviato, Accettato; FPL, Piano di volo presentato - *versus* - Piano di volo abbreviato; Chiusura; Servizi ATS.

3 Analisi e incongruenze nel 923/2012 – SERA

3.1 Analisi delle Definizioni

Gran parte del contenuto del SERA, e in particolare le definizioni di "piano di volo" sono ricopiate dall'Annesso 2 ICAO e *ipso facto* identiche a quelle presenti nel Doc. 4444 ICAO, (vedi: Normativa citata 5.1 & 5.2)

Nel Doc 4444 le definizioni di cui al SERA 2.64; 2.73; e 2.109, fanno anche parte della messaggistica e di conseguenza hanno anche l'abbreviazione relativa, rispettivamente **CPL** (current flight plan); **FPL** (filed flight plan); e **RPL** (repetitive flight plan).

In particolare evidenziamo che in entrambi i documenti esistono le definizioni sia di "Flight plan" (Piano di volo), che di "Filed flight plan" (piano di volo presentato).

La prima, generica e che non fa parte delle messaggistica, stabilisce che qualsivoglia informazione sulla natura del volo, trasmessa al sistema ATS, è da considerarsi "piano di volo".

Lo scopo di tale definizione è quello di associare l'attivazione dei servizi ATS (servizio di allarme; di traffico; di informazione e consultivo), alla comunicazione di certe informazioni e/o al verificarsi di determinate situazioni.

La seconda definisce cos'è il "piano di volo presentato"

Sia nella normativa ICAO, che nel SERA versione inglese, la definizione è "**Filed** flight plan: The flight plan as **filed** with an ATS unit by the pilot...".

E' sostanziale definire l'esatto significato del termine "filed", ed è indiscutibile ch'esso implichi l'archiviazione delle informazioni, ossia che esse siano recuperabili anche in un tempo successivo alla loro "presentazione" (nella fattispecie presso gli enti ATS di partenza e arrivo).

Inoltre, data la normativa vigente, per poter essere inserite nella rete AFTN, dette informazioni **devono essere complete** (nessun ARO accetterà mai un FPL privo della destinazione finale, o anche solo mancante l'elenco delle dotazioni di emergenza).

E' quindi evidente che con l'espressione "Filed flight plan", assai malamente tradotta con "piano di volo presentato", si intende una cosa sola: tutte le informazioni di cui al modulo ICAO A2-2, o di cui al SERA.4005, complete, e formattate correttamente, e accettate, e inserite in AFTN.

Purtroppo nella versione italiana del SERA è stata utilizzata un'unica parola, "presentato", per indicare due cose completamente diverse: sia il **FPL accettato** di cui sopra, sia le poche informazioni che un pilota "presenta" per la richiesta di un' **entry clearance**.

3.2 Evidenza dell'incongruenza nel SERA (versione italiana)

Il SERA.4001.a recita:

" Il termine «piano di volo» è utilizzato per indicare vuoi le informazioni complete [...] vuoi le informazioni limitate richieste, tra l'altro, quando lo scopo è ottenere un'autorizzazione per una parte minore di un volo" (un'autorizzazione E' IL servizio del controllo del traffico).

(vedi pag 7 : 5.1).

Il SERA.4001.b recita:

b) Un piano di volo deve essere presentato prima di operare:

1) un volo o parte di volo con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

Stabilito che:

- non può esserci "Piano di volo presentato" che sia basato su "informazioni limitate",
- il termine "piano di volo" indica informazioni sul volo, vuoi "complete", vuoi "limitate",
- con informazioni limitate è possibile chiedere un'autorizzazione, ovvero usufruire dei servizi del controllo del traffico
- è obbligatorio presentare piano di volo per usufruire dei servizi del controllo del traffico.

Pare evidente che:

- O si accetta l'idea che, la prima parte della 4001 è incompatibile con la seconda.
- O più semplicemente si prende atto che nella definizione SERA.2.73 "Piano di volo presentato" l'uso del participio "presentato" è confusivo (e probabilmente dovuto a un *lost in translation*)
- E si prende atto che, per quanto al SERA.4001.b.1, la parola "presentato" indica quanto alla definizione generica di cui al SERA.2.79 e non a quella completa di cui al SERA.2.73.

3.3 EASA: Annex to ED Decision 2013/013/R

Anche EASA ha sentito la necessità di fare chiarezza su diversi punti del SERA, producendo, con il documento di cui al titolo di questo paragrafo, una serie di AMC (metodi accettabili di conformità) e GM (materiale esplicativo).

(vedi: <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex to ED Decision 2013-013-R.pdf>)

Relativamente alla Sez. 4 del SERA, EASA ha prodotto tre GM che riportiamo sia in originale:
(vedi: Normativa citata 5.5), sia qui di seguito, da noi tradotte:

EASA GM SERA.4001 Presentazione di un piano di volo.

CONSIDERAZIONI GENERALI

- a) L'espressione 'presentare un piano di volo' si riferisce all'azione del pilota o dell'operatore, di fornire informazioni sul piano di volo, a un ente ATS.
- b) L'espressione 'piano di volo presentato' si riferisce al piano di volo come ricevuto e accettato dall' ente ATS. Mentre 'trasmettere un piano di volo' si riferisce all'azione di comunicare il piano di volo, o il piano di volo abbreviato, per radiotelefonia, da parte di un pilota all'unità ATS interessata.

(Segue)

EASA GM1 SERA.4005(a) Contenuti di un piano di volo.

PIANO DI VOLO ABBREVIATO

Un piano di volo abbreviato trasmesso in volo per radiotelefonia allo scopo di attraversare uno spazio aereo controllato, o altre aree o percorsi designati dall'autorità competente, contiene normalmente, come minimo:

- nominativo
- tipo di aeromobile
- punto di entrata,
- punto di uscita
- il livello.

Ulteriori elementi possono essere richiesti dall'autorità competente.

EASA GM1 SERA.4020 Chiusura di un piano di volo.

RIPORTO DI ARRIVO

Ogni volta che sia richiesto un riporto di arrivo, il mancato rispetto delle disposizioni di SERA.4020 può causare gravi interruzioni nei servizi di traffico aereo e l'assoggettamento alle grandi spese determinate dallo svolgimento di inutili operazioni di ricerca e soccorso.

4 Contributo AOPA

E' indubbio che l'attivazione del SERA ha portato scompiglio in tutte le CAAs d'Europa.

Nel loro insieme le GM di EASA sono abbastanza chiare, ma va considerato che la base di partenza è quasi certamente il SERA in inglese, nel quale le definizioni lasciano molti meno dubbi.

Riteniamo che ENAC, avendo il compito di integrare la "versione" italiana del 923/2012, pur rimanendo nel solco di quanto suggerito da EASA, sia necessariamente costretta a ulteriori chiarificazioni.

Ci permettiamo quindi di suggerire alcune precisazioni che riteniamo indispensabili, confidando che ENAC le condivida e intenda farle proprie.

4.1.1 Azione ENAC – IAOPA

Consigliamo produzione di istanza per una migliore definizione del SERA.2.73 (Italiano), suggerendo:

73) «piano di volo presentato compilato, piano di volo presentato ad depositato presso un ente ATS dal pilota o da un suo rappresentante designato, senza alcuna modifica successiva;

Sottolineiamo che "compilato" è la definizione in uso presso i ns. ATC per indicare il tipo di piano di volo in oggetto. Riteniamo che le definizioni "piano di volo completo", o "depositato e accettato", o "archiviato", potrebbero essere più precise ed evocative.

4.1.2 Azione ENAC

Consigliamo il seguente materiale esplicativo da inserirsi nelle varie sezioni del SERA/RAIT:

Articolo 2

Definizioni

A precisazione delle definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento 923/2012, etc. :

73) «piano di volo presentato», piano di volo presentato ad un ente ATS dal pilota o da un suo rappresentante designato, senza alcuna modifica successiva;

Con tale definizione si intende il piano di volo recante tutte le informazioni di cui al SERA.4005, correttamente compilato e depositato presso un ARO o comunque inserito nella rete AFTN. Un AFIL (Airborne FILEd flight plan) è da considerarsi "piano di volo presentato"

79) «piano di volo», informazioni specifiche fornite ad enti dei servizi di traffico aereo, relative ad un volo o porzione di volo di un aeromobile;

Tale definizione non implica necessariamente quanto definito in 73) "piano di volo presentato".

Quando le informazioni non sono complete si userà l'espressione generica "piano di volo" o l'espressione "piano di volo abbreviato"

Nei nostri contributi a una eventuale revisione della Sez. 4 abbiamo ricalcato le GM di EASA, ma non avendole ricopiate integralmente abbiamo preferito mostrare evidenza dei nostri interventi su queste ultime.

In nero: le GM originali

In rosso le parti cancellate.

In blu le parti aggiunte.

SEZIONE 4

Piani di volo

RAIT.4001 Presentazione del piano di volo

NIL

Materiale esplicativo

- a) Per quanto al SERA.4001.b IL'espressione 'presentare un piano di volo deve essere presentato' si riferisce all'azione, da parte del pilota o dell'operatore, di fornire informazioni sul piano di volo, a un ente ATS
Un "piano di volo presentato" è obbligatorio solo per quanto ai punti:
4001.b.2 (voli IFR nello SA consultivo) e qualunque volo IFR
4001.b.5 (passaggio dei confini internazionali)
4001.b.6 (volo notturno)
e per i voli in alto mare (vedi definizione SERA.2.86)
- b) L'espressione 'piano di volo presentato' si riferisce al piano di volo come ricevuto e accettato dall'ATS. Mentre Per quanto al SERA.4001.c l'espressione 'trasmettere un piano di volo' 'trasmesso all'ente ATS competente' si riferisce all'azione di comunicare ~~#~~un piano di volo AFIL, o ~~#~~un piano di volo abbreviato, per radiotelefonia, da parte di un pilota all'unità ATS interessata.
- c) Per quanto al SERA.4001.d il pilota deve fare quanto possibile per entrare in contatto con l'ente dei servizi di controllo del traffico almeno dieci minuti prima dell'attraversamento dei confini dello spazio aereo.
In nessun caso un aeromobile può entrare in uno spazio aereo controllato senza l'autorizzazione dell'ente ATS competente.
Una richiesta di autorizzazione all'ingresso in uno spazio aereo, o un piano di volo abbreviato avente il medesimo scopo, devono essere accettati qualora un ritardo nella loro trasmissione sia l'unica ragione ostativa.
- d) Per quanto concerne i voli in partenza da aeroporti sede di ente ATS, le autorizzazioni concesse dall' unità ATS competente sono da considerarsi Piano di volo abbreviato (vedi materiale esplicativo RAIT.4005.a)
- e) Per quanto concerne i voli in partenza da aeroporti o aviosuperficie privi di servizi ATS e residenti all'interno di uno spazio aereo controllato, le autorizzazioni concesse dall'ente ATS competente sono da considerarsi Piano di volo abbreviato (vedi materiale esplicativo RAIT.4005.a). Per le modalità di presentazione valgono le Lettere di operazioni tra l'ente ATS e il Gestore dell'aeroporto o dell'aviosuperficie.

(segue)

RAIT.4005.a Contenuti di un piano di volo

NIL

Materiale Esplicativo

- a) **Piano di volo abbreviato**

Un piano di volo abbreviato trasmesso in volo per radiotelefonia al fine di attraversare spazi aerei controllati, o di ottenere un'autorizzazione, deve contenere almeno le seguenti informazioni:

1. *nominativo*
 2. *tipo di aeromobile*
 3. *punto di entrata, o posizione*
 4. *punto di uscita.*
 5. *altitudine (o #livello).*
 6. Ulteriori **elementi informazioni** possono essere richieste*i* dall'autorità competente, *o fornite dal pilota, quando ritenuto necessario.*
- b) *Se l'intenzione del pilota è aprire un piano di volo abbreviato, la richiesta di autorizzazione deve contenere le parole: "Piano di volo abbreviato", oppure "No FPL" (pronunciato indifferentemente "no effepielle" o "no foxtrot papa lima").*

RAIT.4020 Chiusura di un piano di volo

NIL

Materiale Esplicativo

- a) *Eccetto per quanto al SERA.4005.a.1, la chiusura del piano di volo è compito del pilota.*
- b) *Nel caso di un piano di volo abbreviato, il riporto da parte del pilota del punto di uscita, di cui al punto 4 del materiale esplicativo del RAIT.4005.a (piano di volo abbreviato), implica automaticamente, se non diversamente richiesto dal pilota, la chiusura del piano di volo, e la cessazione di qualsivoglia servizio ATS, ivi compreso il servizio di allarme.*
- c) **RIPORTO DI ARRIVO**
Ogni volta che sia richiesto un riporto di arrivo, il mancato rispetto delle disposizioni di SERA.4020 può causare gravi interruzioni nei servizi di traffico aereo e l'assoggettamento alle grandi spese determinate dallo svolgimento di inutili operazioni di ricerca e soccorso

4.2 Applicazioni della sezione 4 del SERA in ambito Europeo.

Nel seguito sono raccolte e brevemente commentate le documentazioni, così come appaiono disponibili al pilota Europeo, le modalità di implementazioni della sezione 4 del SERA.

I documenti sono stati raccolti attraverso il servizio di European AIS (Aeronautical Information Service) Database (EAD) di EuroControl e sono di seguito listati in ordine alfabetico per nazione. Abbiamo verificato le principali nazioni confinanti con l'Italia e quelle più importanti in termini di traffico GAT.

In fondo al capitolo 5 sono riportate integralmente le pagine rilevanti della documentazione in lingua originale con evidenziate in giallo le parti di testo rilevanti.

Nella sostanza, tutti i paesi citati hanno addottato le raccomandazioni fin qui esposte

4.2.1 Francia

In questo caso l'AIP Francese (ENR1.10 alla sez. 1.10.1 Principi regolatori) rimanda direttamente alle pagine del Service Information Aerienne (SIA) in cui è possibile scaricare le Regole dell'Aria (esclusivamente in lingua francese).

Le regole dell'aria francese, tuttavia, ricalcano (e citano esplicitamente il materiale esplicativo, meramente traducendole in francese) le direttive di EASA.

In particolare viene imposta la presentazione di un piano di volo completo solo ai voli IFR (con possibilità di deroga per l'eli soccorso) e introducono il concetto di "Piano di Volo abbreviato "

(abrégué) in SERA 4001 e 4005(a). La chiusura del piano di volo abbreviato, coerentemente, viene indicato mediante un riporto "appropriato" trasmesso mediante radiotelefonia in SERA 4010(b). Il tutto viene riportato nelle pagine SERA/FR da 45 a 48.

4.2.2 Germania

L'AIP tedesco, come quello Austriaco, utilizza il termine "*inter-alia*" per denominare i piani di volo limitati all'attraversamento degli spazi aerei controllati, e in ENR.10.1(c) lista esplicitamente le informazioni da trasmettere che devono essere, in analogia con le raccomandazioni EASA, il call-sign ed il tipo dell'aereo, la porzione di volo all'interno dello spazio aereo controllato e il livello di volo.

Specifica altresì che l'ATC ha facoltà di chiedere ulteriori informazioni e non fa alcuna menzione della necessità di comunicare queste informazioni in un tempo minimo. La definizione di "flight plan" data all'inizio della sezione, tuttavia, chiarisce che lo scopo del "piano di volo" è quello di consentire agli enti appropriati di potere supervisionare il volo e di fornire i servizi di informazione, e di SAR, rilevanti. Sembra pertanto lasciare ampia discrezionalità sulle modalità temporali di trasmissione di questa tipologia di piano di volo.

4.2.3 Regno Unito

Sottolineamo che, per "tagliare la testa al toro", al punto 1.10-1.2.2, la CAA ha riepilogato le categorie di piani di volo possibili, ovvero:

- a) Full Flight plan
- b) Repetitive Flight Plan
- c) Abbreviated Flight Plan

Il termine "piano di volo abbreviato" viene poi maggiormente sostanziato (senza tuttavia fornire una lista dettagliata delle informazioni minime da trasmettere) nelle sezz. 1.4.1 e 1.4.2.

Il fatto che il piano di volo abbreviato possa essere trasmesso via radio e che vada trasmesso con 10 minuti di anticipo viene riportato nella sez. 1.6.5.

4.2.4 Spagna

Il testo reperibile nell'AIP Spagnolo riporta unicamente le definizioni di piano di volo "*inter-alia*" (ENR 1.10-2) dove viene solamente stabilito che possa essere trasmesso durante il volo con la regola dei dieci minuti di anticipo. Tuttavia il resto del testo appare noncurante della introduzione di questa tipologia di piano di volo e le parti del testo che si riferiscono a trasmissioni di piano di volo via radio si riferiscono sostanzialmente all'AFIL.

5 Normativa citata

5.1 SERA - Art. 2 Definizioni

64) «piano di volo in vigore», piano di volo comprendente ogni eventuale modifica apportata da successive autorizzazioni;

73) «piano di volo presentato», piano di volo presentato ad un ente ATS dal pilota o da un suo rappresentante designato, senza alcuna modifica successiva; (Pag. 6)

79) «piano di volo», informazioni specifiche fornite ad enti dei servizi di traffico aereo, relative ad un volo o porzione di volo di un aeromobile; (Pag. 6)

109) «piano di volo ripetitivo», piano di volo relativo ad una serie di voli singoli, di frequente ricorrenza e regolarmente operati, con caratteristiche di base identiche, e presentato da un operatore per la conservazione e l'uso ripetitivo da parte di enti ATS;

5.2 ICAO Doc.4444 Cap.1 Definitions .

Current flight plan (CPL). The flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances.

Filed flight plan (FPL). The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes.

Flight plan. Specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.

Repetitive flight plan (RPL). A flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.

5.3 SERA.4001

SEZIONE 4

Piani di volo

SERA.4001 Presentazione del piano di volo

- a) Le informazioni relative ad un volo programmato o ad una parte di esso devono essere fornite ai competenti enti dei servizi di traffico aereo sotto forma di piano di volo. **Il termine «piano di volo» è utilizzato per indicare vuoi le informazioni complete su tutte le voci comprese nella descrizione del piano di volo, comprendendo l'intera rotta di un volo, vuoi le informazioni limitate richieste, tra l'altro, quando lo scopo è ottenere un'autorizzazione per una parte minore di un volo** come, ad esempio, attraversare un'aerovia, decollare da o atterrare su un aeroporto controllato. (Pag. 18)
- b) Un piano di volo deve essere presentato prima di operare:
 - 1) un volo o parte di volo con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo;
 - 2) un volo IFR all'interno dello spazio aereo consultivo;
 - 3) un volo all'interno o penetrando in aree, o lungo delle rotte designate dall'autorità competente, per facilitare la fornitura di servizi di informazioni di volo, di allarme e di ricerca e soccorso;
 - 4) un volo all'interno o penetrando in aree, o lungo delle rotte designate dall'autorità competente, per facilitare il coordinamento con unità militari appropriate o con enti dei servizi del traffico aereo negli Stati limitrofi al fine di evitare l'eventuale necessità di intercettazione a fini di identificazione;
 - 5) qualsiasi volo attraverso i confini internazionali, fatte salve prescrizioni diverse da parte degli Stati interessati;

- 6) qualsiasi volo programmato per operare di notte, se lascia le vicinanze di un aeroporto.
- c) Viene presentato un piano di volo, prima della partenza, ad un ufficio informazioni ATS o, durante il volo, trasmesso all'ente ATS competente o ad una stazione radio di controllo bordo-terra, a meno che siano già stati presi accordi per la presentazione di piani di volo ripetitivi.
- d) Un piano di volo per qualsiasi volo programmato per essere operato attraverso frontiere internazionali o che prevede l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo o del servizio consultivo del traffico aereo, viene presentato almeno sessanta minuti prima della partenza o, se presentato durante il volo, in un orario che ne garantisca la ricezione da parte dell'ente dei servizi di traffico aereo competente almeno dieci minuti prima che dell'arrivo stimato dell'aereo:
 - 1) al punto previsto di ingresso in un area di controllo o un'area consultiva; oppure
 - 2) al punto di attraversamento di un'aerovia o di una rotta a servizio consultivo.

5.4 ICAO Doc.4444 Accettazione di un FPL

4.4.3 Acceptance of a flight plan

The first ATS unit receiving a flight plan, or change thereto, shall:

- a) check it for compliance with the format and data conventions;
- b) check it for completeness and, to the extent possible, for accuracy;
- c) take action, if necessary, to make it acceptable to the air traffic services; and
- d) indicate acceptance of the flight plan or change thereto, to the originator.

5.5 EASA Annex to ED Decision 2013/013/R

Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to the rules of the air

GM1 SERA.4001 Submission of a flight plan

GENERAL

- (a) A flight plan may cover only part of a flight, as necessary, to describe that portion of the flight or those manoeuvres which are subject to air traffic control.
- (b) The term 'submit a flight plan' refers to the action by the pilot or the operator to provide ATS with flight plan information. The term 'filed flight plan' refers to the flight plan as received and accepted by ATS whereas 'transmit a flight plan' refers to the action by a pilot to submit the flight plan, or submit abbreviated flight plan by radiotelephony to the ATS unit concerned.

GM1 SERA.4005(a) Contents of a flight plan

ABBREVIATED FLIGHT PLAN

An abbreviated flight plan transmitted in the air by radiotelephony for the crossing of controlled airspace, or any other areas or routes designated by the competent authority, normally contains, as a minimum: call sign, type of aircraft, point of entry, point of exit and level. Additional elements may be required by the competent authority.

GM1 SERA.4020 Closing a flight plan

ARRIVAL REPORTS

Whenever an arrival report is required, failure to comply with the provisions of SERA.4020 may cause serious disruption in the air traffic services and incur great expenses in carrying out unnecessary search and rescue operations.

ENR 1.10 FLUGPLANUNG

1. SERA.4001 FLUGPLANABGABE

1.1. Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdieststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff „Flugplan“ wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

1.2. Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

1.2.1. ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;

1.2.2. ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsluftraums;

1.2.3. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugalarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;

1.2.4. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdieststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;

1.2.5. ein Flug über Staatsgrenzen.

Ausgenommen hiervon sind:

- Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln mit direktem Grenzüberflug in die/aus der Bundesrepublik Deutschland, wobei kein Drittland überflogen werden darf;
- Flüge mit Segelflugzeugen, die in den Lufträumen "G" und "E" die Grenze zwischen Österreich und der Tschechischen Republik überfliegen.

1.2.6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.

1.3. Ein Flugplan ist vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdiest-Meldestelle abzugeben oder während des Flugs der zuständigen Flugverkehrsdieststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen für die Abgabe von Dauerflugplänen getroffen wurden.

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1. SERA.4001 SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

1.1. Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

1.2. A flight plan shall be submitted prior to operating:

1.2.1. any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

1.2.2. any IFR flight within advisory airspace;

1.2.3. any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;

1.2.4. any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;

1.2.5. any flight across international borders.

Exempted from this requirement are:

- Flights with civil aircraft according visual flight rules and overflying the state boundary directly into/from the Federal Republic of Germany, whereas no third country shall be overflown;
- Flights with gliders which are operating in the airspace of "G" and "E" and overfly the state boundary between Austria and the Czech Republic.

1.2.6. any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

1.3. A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

1.4. Ein Flugplan für einen Flug, bei dem Staatsgrenzen überflogen werden sollen oder für den Flugverkehrskontrolldienst oder Flugverkehrsberatungsdienst erbracht werden soll, ist mindestens 60 Minuten vor dem Abflug oder, wenn er während des Flugs abgegeben wird, rechtzeitig genug abzugeben, um sicherzustellen, dass ihn die zuständige Flugverkehrsdieststelle mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich folgende Punkte erreicht:

1.4.1. den geplanten Einfülpunkt in einen Kontrollbezirk oder Flugverkehrsberatungsbezirk oder

1.4.2. den Kreuzungspunkt mit einer Luftstraße oder einer Flugverkehrsberatungsstrecke.

1.5. Flugpläne, für Flüge in Gebiete in welchen ATFM-Maßnahmen aufrecht sind, sind spätestens 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit abzugeben.

1.6. Ein IFR-Flugplan kann nicht mehr als 120 Stunden (5 Tage) vor EOBT eingereicht werden.

1.7. Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

Anmerkung: Auf allen internationalen Flughäfen sind Selfbriefing-Stationen für die Flugplanabgabe sowie zur Bereitstellung von Pre-flight und MET-briefings eingerichtet. Der zentrale Helpdesk für Selfbriefing (AIS/ARO Wien) steht H24 zur Verfügung (siehe GEN 3.1, Punkt 5.2.).

<http://www.homebriefing.com>

2. FORM DER FLUGPLANABGABE

2.1. Der Flugplan ist entweder persönlich, fernmündlich, festschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdiene die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

2.2. Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen ist der Flugplan – sofern Flugplanpflicht besteht – mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abzugeben, sobald ein Gebiet durchflogen wird, in dem diese hergestellt werden kann.

1.4. A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:

1.4.1. the intended point of entry into a control area or advisory area; or

1.4.2. the point of crossing an airway or advisory route.

1.5. Flight plans for flights into areas subject to ATFM shall be submitted at least 3 hours before EOBT.

1.6. An IFR flight plan can not be filed more than 120 hours (5 days) in advance of EOBT.

1.7. Exempted from the requirement for filing a flight plan are flights of Austrian military aircraft in the frame of military operational air traffic (§ 145a Aviation Act) in those cases, which are laid down in the agreement between the Federal Minister of Defence and Sports and the Federal Minister for Transport, Innovation and Technology according § 145a para 4 Aviation Act.

Remark: At every international airport selfbriefing terminals are established for submission of flight plans. Additionally pre-flight and MET-briefing can be obtained via self-briefing. The central Helpdesk for selfbriefing (AIS/ARO Wien) is available H24 (see GEN 3.1, item 5.2.).

<http://www.homebriefing.com>

2. FORM OF FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.1. The flight plan shall be filed either personally, by telephone, by telex, by FAX or by electronic means. In the interest of an expeditious execution of air traffic the air traffic services reporting office may require the delivery in person. If, in the interest of an expeditious handling of air traffic, approved by the aeronautical station of the aerodrome of departure, the flight plan can also be filed by means of air-ground voice communications.

2.2. On ambulance, rescue, search and evacuation flights the flight plan shall – provided that filing of a flight plan is compulsory – be filed by means of air-ground voice communications, as soon as an area is flown through, within which it can be established.

7.3.2. Änderung der Strecke:

7.3.2.1. Ohne Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; sonstige relevanten Informationen.

7.3.2.2. Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der geänderten Flugstrecke bis zum geänderten Zielflugplatz einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze; sonstige relevanten Informationen.

7.4. Wetterverschlechterung unter Sichtwetterbedingungen. Wird erkennbar, dass ein Flug unter Sichtwetterbedingungen gemäß dem aktuellen Flugplan nicht durchgeführt werden kann, muss bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der als kontrollierter Flug durchgeführt wird:

7.4.1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder

7.4.2. falls keine Freigabe gemäß Buchstabe a) [Punkt 7.1.] eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen, oder

7.4.3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder

7.4.4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

8. SERA.4020 SCHLIEßen EINES FLUGPLANS

8.1. Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdieststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

8.1.1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdiene erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

7.3.2. Change of route:

7.3.2.1. Destination unchanged: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.

7.3.2.2. Destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

7.4. Weather deterioration below the VMC. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

7.4.1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

7.4.2. if no clearance in accordance with a) [item 7.1.] can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

7.4.3. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or

7.4.4. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

8. SERA.4020 CLOSING A FLIGHT PLAN

8.1. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

8.1.1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

8.2. Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflughafen abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdieststelle zu schließen.

8.3. Befindet sich an dem Zielflughafen oder -einsatzort keine Flugverkehrsdieststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdieststelle zu übermitteln.

8.4. Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflughafen oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdieststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdieststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

8.5. Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung;
- Startflughafen oder -einsatzort;
- Zielflughafen oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
- Landeflughafen oder -einsatzort;
- Landezeit.

Anmerkung: Die Landemeldung kann im Selfbriefing oder Homebriefing-System eingegeben werden (sofern ein Flugplan über Selfbriefing oder Homebriefing abgegeben wurde), ansonsten muss sie auf alle Fälle telefonisch - vorzugsweise bei AIS/ARO Wien - erfolgen, um zu verhindern, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit ausgelöst wird.

8.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

8.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

8.4. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

8.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

Remark: The arrival report can be entered into the selfbriefing or homebriefing system (provided that a flight plan had been filed via selfbriefing or homebriefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone - preferably at AIS/ARO Wien - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.

ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLIS

FLIGHT PLANNING

1.10.1 Base réglementaire

Les exigences réglementaires relatives aux plans de vol sont définies :

- 1) dans le règlement (CE) N°1033/2006 de la commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen, modifié par le règlement (CE) N°929/2010 de la commission du 18 octobre 2010 (ce règlement s'applique aux vols IFR) ;
- 2) au paragraphe 3.3 de l'annexe 1 à l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne (« Règle de l'air (RDA) ») ;
- 3) à l'appendice 5 (« VFR de nuit ») de l'annexe 1 à l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne (« Règle de l'air (RDA) ») ;
- 4) au paragraphe 2.3.6 de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale (RCA/3) ;
- 5) dans l'arrêté du 22 septembre 1958 : « Réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (V.F.R.) » ;
- 6) dans l'arrêté du 12 janvier 1962 réglementant le survol des régions terrestres inhabitées par les aéronefs en vol VFR.

Les textes dont il est fait référence aux alinéas 1) à 6) précédents sont disponibles en version consolidée, sur le site du SIA, au lien suivant : http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_fr.asp?m=26

1.10.2 Modalités de communication du plan de vol

Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité de l'organisme central de gestion des courants de trafic (CFMU) géré par l'agence EUROCONTROL. Ce service est assuré dans une partie de la Région EUR de l'OACI au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Cette région est appelée « zone IFPS » (IFPZ).

1.10.2.1 Plan de vol déposé (FPL)

Un FPL n'est pas communiqué plus de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement.

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

a) Moyens de communication d'un FPL

Les plans de vol déposés (FPL) sont communiqués par le commandant de bord ou son représentant

i. directement à l'organisme CFMU, uniquement pour les vols IFR ou contenant une portion IFR et entrant dans la zone IFPS (IFPZ), la survolant ou la quittant, par un message normalisé sur le réseau RSFTA ou sur le réseau SITA en indiquant les adresses IFPS du tableau de la note 1 ci-dessous ; ou

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

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

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

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

v. pendant le vol ; le pilote commandant de bord transmet le plan de vol à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Lorsque la transmission de plan de vol ne peut être effectuée, le commandant de bord adresse le plan de vol à une station de radiocommunication air-sol en demandant qu'il soit retransmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

1.10.1 Regulatory basis

The regulatory requirements for flight plans are defined:

- 1) By regulation (EC) No 1033/2006 from the Commission of July 4, 2006 and lay down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase in the Single European sky, as amended by Regulation (EC EEC) No. 929/2010 of the Commission of October 18, 2010 (Regulation applies to IFR flights);
- 2) in paragraph 3.3 of appendix 1 to the Order of March 3, 2006 on the rules of the air and air traffic services ("Rules of the Air (RDA)");
- 3) in paragraph 5 (night-time VFR) of appendix 1 to the Order of March 3, 2006 on the rules of the air and air traffic services ("Rules of the Air (RDA)");
- 4) in paragraph 2.3.6 of the annex to the Order of July 6, 1992 on procedures for authorities providing air traffic services to aircraft in the general air traffic field (RCA / 3);
- 5) in the order of September 22, 1958: "Regulation of flights over the sea areas by aircraft flying according to visual flight rules (VFR)";
- 6) in the order of January 12, 1962 regulating flight over inhabited terrestrial regions by VFR aircraft.

The texts mentioned in points 1) to 6) above are available in a consolidated version, on the SIA website at the following link:
http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_fr.asp?m=26

1.10.2 Methods of communication of the flight plan

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

1.10.2.1 Filed flight plan (FPL)

A FPL is not released more than 120 hours before the estimated time of departure from the stand.

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

a) Means of FPL communication

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE 4**Plans de vol****SERA.4001 Dépôt du plan de vol**

a) Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne sont communiqués sous forme d'un plan de vol. L'expression «plan de vol» est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol pour l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit, entre autres, d'obtenir une clairance concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissement sur un aérodrome contrôlé.

GM1 SERA.4001 Dépôt d'un Plan de Vol**GENERALITES**

(a) Un plan de vol peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un vol, si nécessaire, pour décrire la partie du vol ou les évolutions qui sont soumises au contrôle de la circulation aérienne.

(b) Le terme "déposer un plan de vol" désigne l'action par le pilote ou l'exploitant de fournir à l'ATS des informations contenues dans le plan de vol. Le terme "plan de vol déposé" désigne le plan de vol comme étant reçu et accepté par l'ATS, tandis que "transmettre un plan de vol" se réfère à l'action par un pilote de déposer le plan de vol, ou déposer un plan de vol abrégé par radiotéléphonie à l'unité ATS concernée.

b) Un plan de vol est déposé avant:

- 1) tout vol, ou toute partie d'un vol, appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ;
- 2) tout vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif ;
- 3) tout vol effectué dans ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente, pour faciliter la fourniture d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ;

→ FRA.4001 b) 3)

En application du b) 3) de la disposition SERA.4001, le dépôt d'un plan de vol est requis pour les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments. Toutefois, les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier peuvent déroger à cette règle dans les conditions définies par l'autorité compétente.

- 4) tout vol effectué dans ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente, pour faciliter la coordination avec les organismes militaires compétents ou les organismes des services de la circulation aérienne d'États voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification ;
- 5) tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières, sauf prescription contraire des États concernés ;

- 6) tout vol prévu de nuit, si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome [voir SERA.5005 c)].
- c) Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.
- d) Un plan de vol pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :
- 1) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ; ou
 - 2) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

→ FRA.4001 d)

Pour l'application de SERA.4001 d), un vol au cours duquel l'aéronef doit franchir une frontière du territoire français fait l'objet d'un plan de vol déposé au moins 60 mn avant le départ.

→ FRA.4001 e)

Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne.

SERA.4005 Teneur du plan de vol

a) Un plan de vol comprend des informations relatives aux éléments ci-après qui sont jugés pertinents par l'autorité compétente :

- 1) identification de l'aéronef ;
- 2) règles de vol et type de vol ;
- 3) nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage ;
- 4) équipement ;
- 5) aérodrome de départ ou site d'exploitation ;
- 6) heure estimée de départ du poste de stationnement ;
- 7) vitesse(s) de croisière ;
- 8) niveau(x) de croisière ;
- 9) route à suivre ;
- 10) aérodrome de destination ou site d'exploitation et durée totale estimée ;
- 11) aérodrome(s) de dégagement ou site(s) d'exploitation ;
- 12) autonomie ;

- 13) nombre total de personnes à bord ;
- 14) équipement de secours et de survie ;
- 15) autres renseignements.

GM1 SERA.4005(a) Contenu des Plans de Vol

PLAN DE VOL ABREGE

Un plan de vol abrégé transmis en l'air par radiotéléphonie pour la traversée d'un espace aérien contrôlé, ou d'autres régions ou d'itinéraires désignés par l'autorité compétente, contient normalement, au minimum : l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, le point d'entrée, le point de sortie et le niveau.

→ **FRA.4005 a)**

Lorsqu'un plan de vol est déposé avant le départ, il contient les informations figurant dans le formulaire CERFA N°14806*01.

Note. — Les modalités pratiques de rédaction d'un plan de vol et de communication de celui-ci aux organismes de la circulation aérienne concernés sont détaillées dans la publication d'information aéronautique (AIP), dans la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

- b) Pour les plans de vol transmis en cours de vol, les renseignements à fournir au sujet de l'aérodrome de départ ou du site d'exploitation sont l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol peuvent être obtenus, au besoin. Par ailleurs, les renseignements à fournir au sujet de l'heure estimée de départ du poste de stationnement sont l'heure de passage au-dessus du premier point de la route concernée par le plan de vol.

SERA.4010 Établissement du plan de vol

- a) Un plan de vol contient des renseignements, le cas échéant, sur les éléments concernés de la liste ci-dessus, jusqu'à l'élément «aérodrome(s) de dégagement ou site(s) d'exploitation» inclus, en ce qui concerne la totalité de la route ou une partie de celle-ci pour laquelle le plan de vol est déposé.
- b) Le plan de vol contient en outre des renseignements, le cas échéant, sur tous les autres éléments de la liste ci-dessus lorsque l'autorité compétente le prescrit ou lorsque cela est jugé nécessaire pour une autre raison par la personne qui dépose le plan de vol.

SERA.4015 Modifications au plan de vol

- a) Sous réserve des dispositions de la règle SERA.8020, point b), toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- b) Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

SERA.4020 Clôture d'un plan de vol

a) Un compte rendu d'arrivée est remis directement, par radiotéléphonie, par liaison de données ou par d'autres moyens selon les prescriptions de l'autorité compétente, le plus tôt possible après l'atterrissement, à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

1) Un compte rendu d'arrivée n'est pas exigé après un atterrissage sur un aérodrome où les services de la circulation aérienne sont fournis, pour autant que les radiocommunications ou les signaux visuels indiquent que l'atterrissement a été observé.

b) Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il est clos, le cas échéant, par un compte rendu approprié à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.

c) S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée ou sur le site d'exploitation, le compte rendu d'arrivée est établi, le cas échéant, le plus tôt possible après l'atterrissement et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.

d) Lorsque le pilote sait que les moyens de communication à l'aérodrome d'arrivée ou sur le site d'exploitation sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il prend les dispositions ci-après. Juste avant l'atterrissement, si possible, il transmet à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, si un tel compte rendu est exigé. En principe, ce message est transmis à la station aéronautique qui dessert l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

e) Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renferment les éléments d'information suivants :

- 1) identification de l'aéronef,
- 2) aérodrome de départ ou site d'exploitation ;
- 3) aérodrome de destination ou site d'exploitation (en cas de déroutement seulement) ;
- 4) aérodrome d'arrivée ou site d'exploitation ;
- 5) heure d'arrivée.

GM1 SERA.4020 Clôture d'un Plan de Vol**COMPTE RENDUS D'ARRIVEE**

Lorsqu'un compte rendu d'arrivée est requis, le non-respect des dispositions de SERA.4020 peut causer de graves perturbations dans les services de la circulation aérienne et occasionner des dépenses considérables dans l'accomplissement de recherches inutiles et d'opérations de sauvetage.

→ FRA.4020 f)

Un plan de vol relatif à un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsqu'il n'est pas ou plus obligatoire. Cependant, il reste obligatoire pendant toute la durée d'un vol qui franchit une frontière.

ENR 1.10 Flugplanung Flight Planning

Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen

(Grundlage NfL 1-252-14)

I. Begriff und Arten des Flugplans

1. Begriff des Flugplans

Der Flugplan ist die Zusammenstellung der zu übermittelnden, vorgeschriebenen Angaben über den beabsichtigten Flug oder Flugschnitt eines Luftfahrzeugs. Diese Angaben dienen der Unterrichtung der zuständigen Flugverkehrsdieststellen und ermöglichen die Überwachung des Fluges im Rahmen der Flugverkehrskontrolle sowie des Fluginformations- und des Flugalarmdienstes.

Dabei wird unterschieden zwischen

- a) Flugplänen, die vor dem Start bei der zuständigen Flugverkehrsdiest-Meldestelle vollständig gemäß den Formatvorschriften des ICAO DOC 4444 aufzugeben sind (erläutert in den Abschnitten II-V);
- b) Flugplänen, die in der Luft aufgegeben werden können (AFIL). Hierbei nimmt die Flugverkehrscontrolstelle die Flugpläne gemäß den Formatvorschriften des ICAO Annex 2 und DOC 4444 auf den festgelegten Funkfrequenzen zur Weiterleitung an die zuständige Flugverkehrsdiest-Meldestelle (AIS-C) entgegen; (erläutert in den Abschnitten II-V)
- und
- c) beschränkten Informationen, die ausschließlich dem Flugverkehrsdiest unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Kontrollzone oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten. Diese umfassen z.B. folgende Angaben:

- 1) Luftfahrzeugkennung / Rufzeichen
- 2) Luftfahrzeugmuster
- 3) Geplanter Flugabschnitt
- 4) Beabsichtigte Flughöhe
- 5) Sonstige durch den FVK im Einzelfall angeforderte Daten

Es wird darauf hingewiesen, dass Teile des der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Verfügung gestellten Flugplans (ausschl. Flugplanfelder 7–16), sowie Aktualisierungen hierzu, gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 2 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) übermittelt werden, wenn der jeweilige Empfänger ein berechtigtes Interesse an der Kenntnis dieser Daten glaubhaft darlegt und der Betroffene kein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat.

Sofern der Flugplanaufgeber ein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung geltend machen möchte, wird gebeten, dies der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH schriftlich unter Angabe von Gründen spätestens 14 Tage vor Antritt des Fluges an folgende Anschrift mitzuteilen:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
AIS-C
Stützeläckerweg 12–14
60489 Frankfurt/Main

Flight plans and flight-plan-associated messages

(Based on NfL 1-252-14)

I. Definition and types of flight plan

1. Definition of flight plan

The flight plan is a compilation of specified information to be submitted relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft. Its purpose is to inform the competent air traffic services units, enabling them to supervise the flight within the scope of air traffic control as well as the flight information service and the alerting service.

A distinction is made between

- a) full flight plans to be submitted to the competent air traffic services reporting office in line with the formatting specifications of ICAO Doc 4444 prior to departure (explained in sections II-V);
- b) flight plans which may be filed during flight (AFIL);
in this case, the air traffic control unit will accept the flight plan data pursuant to the formatting specifications of ICAO Annex 2 and Doc 4444 on the designated radio frequencies and forward them to the competent air traffic services reporting office (AIS-C) (explained in sections II-V)
- and
- c) limited information required, *inter alia*, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross a control zone, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.
This includes, for example, the following information:

1) Aircraft identification/call sign

2) Aircraft type

3) Intended portion of flight

4) Intended level

5) Other data requested by ATC in individual cases

Please note that some parts of the flight plan submitted to DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (exclusively Items 7–16) as well as updates may be transferred in accordance with Article 16 paragraph 1 (2) of the German Federal Data Protection Act (BDSG) if the respective third party to which the data are transferred provides credible evidence of its legitimate interest in knowledge of the data to be transferred and the data subject has no legitimate interest in excluding their transfer.

If the flight plan originator has a legitimate interest in ruling out the possibility of a data transfer, he is asked to submit his request and his reasons in writing no later than 14 days prior to departure to DFS Deutsche Flugsicherung GmbH at the following address:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
AIS-C
Stützeläckerweg 12–14
60489 Frankfurt/Main

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING**1 General Procedures**

1.1 Reference Documents

- (a) ICAO Annex 2, Chapter 3.3.
- (b) ICAO Doc 4444 Chapter 4, Chapter 11, Chapter 16 and Appendix 2.
- (c) ICAO Doc 7030/5 Regional Supplementary Procedures, Part EUR and Part NAT.
- (d) Network Operations HANDBOOK.
- (e) Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) Users Manual (part of the Network Operations HANDBOOK).
- (f) CAP 694 The UK Flight Planning Guide.
- (g) North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual.
- (h) Manual of Air Traffic Services (MATS) - Part 1.
- (i) Rules of the Air Regulations.
- (j) AFPEX Help Guide.

1.2 **Flight Rules and Categories of FPL**

Subject to the mandatory requirements of airspace classification shown in paragraph 1.3, a pilot may file a **VFR** or **IFR** Flight Plan for any flight. When flying in different types of airspace, a pilot may indicate if the aircraft will fly VFR first, then change to IFR; or vice versa.

1.2.2 There are three categories of FPL:

- (a) **Full** Flight Plans - the information filed on the FPL Form (CA48/RAF F2919);
- (b) **Repetitive** Flight Plans - see paragraph 3.7;
- (c) Abbreviated Flight Plans - the limited information required to obtain a clearance for a portion of flight, filed either by telephone prior to take-off or by radiotelephony (RTF) when airborne. See paragraph 1.4.**

Note: The destination aerodrome will be advised of the flight only if the flight plan information covers the whole route of the flight.

1.3 **When to File a FPL**

1.3.1 A FPL may be filed for any flight.

1.3.1.1 A FPL **must** be filed in the following circumstances:

Type of Airspace / Flight	Type of FPL
All flights within Class A Airspace	only IFR allowed
All flights within any Controlled Airspace in IMC or at night (including those operating under SVFR)	IFR
All flights within any Controlled Airspace, if the flight is to be conducted in accordance with IFR	IFR
All flights within Class B, C and D Controlled Airspace irrespective of weather conditions	IFR or VFR
Any flight from an aerodrome in the United Kingdom, being a flight whose destination is more than 40 km from the aerodrome of departure and the aircraft Maximum Total Weight Authorised exceeds 5700 kg	IFR or VFR
All flights to or from the United Kingdom which will cross the United Kingdom FIR Boundary	IFR or VFR
Any flight in Class F Airspace wishing to participate in the Air Traffic Advisory Service	IFR or VFR

1.3.2 It is **advisable** to file a VFR or IFR FPL if the flight involves flying:

- (a) Over the sea, more than 10 nm from the UK coastline;
- (b) over sparsely populated areas where Search and Rescue operations would be difficult;
- (c) into an area in which search and rescue operations are in progress. The flight plan should include the expected times of entering and leaving the area and the details must also be passed to the appropriate ACC. The ACC will notify Kinloss ARCC.

1.4 Abbreviated Flight Plans

1.4.1 An Abbreviated Flight Plan is the limited information required to obtain a clearance for a portion of flight, filed either by telephone prior to take-off or by radiotelephony (RTF) when airborne. This might apply in the case of a required clearance to fly in a Control Zone (CTR) or crossing an Airway. No flight plan form is submitted and the destination aerodrome will not be informed.

1.4.2 In the case of a departure from an aerodrome within a CTR, an Abbreviated FPL may be sufficient to obtain an ATC clearance to depart the aerodrome and route to the appropriate CTR/CTA boundary and fulfils the requirement for 'Booking Out' (see paragraph 1.5). However, some aerodromes require aircraft to follow designated noise preferential routes, which may be identified as Standard Departure Routes (SDRs) depending on the outbound track of the flight.

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING (continued)

- 1.4.3 A Full flight plan must be filed if the pilot requires the destination aerodrome to be notified of the flight.
- 1.5 Booking Out**
- 1.5.1 Rule 17 of the Rules of the Air Regulations 2007 requires a pilot intending to make a flight to inform the Air Traffic Service Unit (ATSU) at the aerodrome of departure, an action known as 'Booking Out'. Filing a FPL constitutes compliance with this Rule. The action of 'Booking Out', however, does not involve flight details being transmitted to any other ATSU.
- 1.6 Submission Time Parameters**
- 1.6.1 The general ICAO requirement is that FPLs should be filed on the ground at least 60 minutes before clearance to start-up or taxi is requested. The 'Estimated Off Block Time' (EOBT) is used as the planned departure time in flight planning, not the planned airborne time. Exceptionally, in cases where it is impossible to meet this requirement, pilots or Aircraft Operators (AOs) should give as much notice as possible, but never less than 30 minutes.
- 1.6.2 In order to comply with the requirements of the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), FPLs for IFR flights should be filed a minimum of **60 minutes** before Estimated Off Block Time (EOBT) (see paragraph 3).
- 1.6.3 IFR flights on the North Atlantic and on routes subject to Air Traffic Flow Management, should be filed a minimum of 3 hours before EOBT (see paragraph 3).
- 1.6.4 The Date of Flight (DOF) must be included in Item 18 of the FPL for all flights planned for the following day or beyond.
- Note: IFPS will not accept FPLs submitted more than 120 hours in advance of the flight taking place.*
- 1.6.5 **An Abbreviated or Full FPL can be filed on RTF when airborne with any ATSU but normally with the appropriate FIR controller. If the FPL contains an intention to enter Controlled Airspace or certain Control Zones/Control Areas, at least 10 minutes prior warning of entry must be given.** In all cases, the message should start with the words 'I wish to file an airborne FPL'. However, the filing of Full FPLs on the RTF is to be discouraged due to the delay likely to be caused by controller workload and congestion on the frequency.
- 1.6.6 The requirements for the submission of a Repetitive FPL are detailed in paragraph 3.7.
- 1.7 Mechanisms for Filing a FPL**
- 1.7.1 NATS provides the AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunications Network) within the UK and in addition, an internet based service called 'flightplanningonline'. This internet service uses an application called AFPEX (Assisted Flight Planning Exchange), which provides a gateway via the internet into the AFTN and allows pilots, Airline Operators, Flight Handlers or small aerodromes access to file their own flight plans and other related messages anywhere within the UK or abroad.
- 1.7.2 The following categories describe the method which should be adopted by each group to file a FPL within the UK:
- 1.7.2.1 Airline Operators, Flight Handlers and Aerodromes must use the AFTN or 'flightplanningonline';
 - 1.7.2.2 GA pilots should use 'flightplanningonline'.
- 1.7.3 Foreign pilots and UK based GA pilots (who have no access to the internet) may Fax the FPL to the Parent AFTN Unit.
- 1.7.4 Applications for 'flightplanningonline' may be made via the website www.flightplanningonline.co.uk or through the following contacts. Approval is required from 'flightplanningonline' prior to connection to the AFPEX system.

AFPEX/Parent AFTN Unit	Telephone Number(s)	Fax/AFTN address/E-mail
24hr Helpdesk	0845-6010483 01489-612792	01489-612793 EGGGYFAJ
Registration and new account enquiries	0845-6010484 01489-612227	flightplanningonline@nats.co.uk

Note: Applications for AFTN, refer to UK AIP GEN 3-4-2.

1.7.5 Submitting a FPL through the Departure Aerodrome ATSU

- 1.7.5.1 A written FPL, which is filed through the ATSU at the departure aerodrome, must be submitted on the FPL form CA48/RAF F2919. The local ATSU may assist in compiling FPLs and checking them. However, the ultimate responsibility for filing an accurate FPL rests with the pilot or AO.

1.7.6 Submitting a FPL via 'flightplanningonline'

- 1.7.6.1 FPL may be submitted through this system by account holders by using the on-line forms and technical assistance is available from the AFPEX Helpdesk. Responsibility for filing an accurate FPL still rests with the pilot.

1.7.7 Submitting a FPL via Parent AFTN Unit

- 1.7.7.1 A written, or preferably typewritten, FPL should be submitted to the Parent AFTN Unit for transmission over AFTN using Fax number 01489-612793.

- 1.7.7.2 A copy of the transmitted data will be faxed back to the pilot for checking. The checking for accuracy of the transmitted information is the responsibility of the pilot and if there are any discrepancies, contact the Helpdesk number in the table at paragraph 1.7.4.

1.8 Addressing Flight Plans

→ REQUISITOS PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se dará en forma de plan de vuelo. La expresión «plan de vuelo» se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad de la ruta de un vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como, por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

- 1) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;
- 2) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;
- 3) Cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;
- 4) Cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;
- 5) Cualquier vuelo a través de fronteras internacionales, a menos que los Estados interesados prescriban otra cosa;
- 6) Cualquier vuelo nocturno, si sale de las proximidades de un aeródromo.

Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aerotrenzado competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

Se presentará un plan de vuelo para cualquier vuelo que vaya a volar a través de fronteras internacionales o al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

- Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento, o
- Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

Excepto lo establecido para la presentación de planes de vuelo repetitivos, la presentación del plan de vuelo (FPL) así como los correspondientes mensajes asociados antes de la salida, se realizará, bien:

- a) en la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) del aeródromo de salida personalmente, por teléfono, vía SITA, u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente. La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo en el estado español, de acuerdo al Reglamento de la Circulación Aérea, es la designada para la presentación, aceptación y encaminamiento de los FPL y mensajes asociados en los aeropuertos españoles;

REQUIREMENTS FOR THE SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. **The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.**

A flight plan shall be submitted prior to operating:

- 1) Any flight or in part thereof to be provided with air traffic control service;
- 2) Any IFR flight within advisory airspace;
- 3) Any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;
- 4) Any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;
- 5) Any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned;
- 6) Any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:

- The intended point of entry into a control area or advisory area; or
- The point of crossing an airway or advisory route.

SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

Except for the arrangements established for the submission of repetitive flight plans, a flight plan (FPL) and its corresponding associated messages prior to departure, shall be submitted either:

- a) to the Air Traffic Services Reporting Office (ARO) at the aerodrome of departure, in person, by telephone or via SITA, or other means prescribed by the appropriate ATS authority. The Air Traffic Services Reporting Office in Spain, according to the Reglamento de la Circulación Aérea, is the designated office for submission, approval and addressing of FPL and associated messages at Spanish aerodromes;