

Plan de vol militaire - FPLMIL

- LE PLAN DE VOL CAM
- LE PLAN DE VOL CAG A USAGE MILITAIRE
- LE PLAN DE VOL MIXTE CAM/CAG

LE PLAN DE VOL CAM

1. Définition

Les vols militaires qu'ils soient réalisés en circulation aérienne militaire CAM, ou circulation aérienne générale CAG, sont soumis au dépôt d'un plan de vol.

Les plans de vols, notamment en CAM se doivent d'être le plus précis possible dans leur écriture.

Ce document est inspiré de l'ENR 1.10 et adapté pour une utilisation sur le réseau IVAO.

2. Le plan de vol CAM

2.1 Case 7 : Identification de l'aéronef

Inscrire **l'indicatif opérationnel** sur **4 caractères** (1ère lettre + 3 dernières lettres) + n° de vol.
Ex : HORUS 25 = **HRUS25** / COTON 21 = **CTON21**.

L'indicatif complet est à inscrire en case 18 après la mention REG/ et ou CS/ dans le cas d'IVAO.
Ex : REG/HORUS25 CS/HORUS25

L'immatriculation de l'aéronef ne doit plus figurer après la mention REG/. Cependant, elle peut être insérée

après la balise RMK/ en plus des autres informations présentes dans les remarques.

2.2 Case 8 : Règles de vol et type de vol

2.2.1 Règles de vol

En CAM uniquement :

- **CAM I** et/ou **CAM T** : inscrire « **I** »,
- **CAM V** et/ou **CAM T** non contrôlée : inscrire « **V** »,
- **CAM I puis changement de règles de vol** : inscrire « **Y** » (pour un vol débutant en régime AI et

pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois),

- **CAM V puis changement de règles de vol** : inscrire « **Z** » (pour un vol débutant en régime AV et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois).

Si la règle de vol est Y, il faut insérer dans la route le point à partir duquel le vol se poursuivra en

CAM V (VFR). Ex : MRA03 DCT AVN/N0350A025 **VFR** Le vol s'effectuera initialement en IFR jusqu'à AVN. A partir de AVN, le vol sera poursuivi en CAM V avec les paramètres de vol associés.

Si la règle de vol est Z, il faut insérer dans la route le point à partir duquel le vol deviendra CAM I (IFR) ainsi que la vitesse et le niveau de vol prévus. Ex : MRA03/N0250F225 **IFR** DCT AVN DCT ITR DCT. Le vol s'effectuera en CAM V jusqu'à MRA03. A partir de MRA03, le vol sera poursuivi en CAM I avec les paramètres de vol associés.

Pour tout changement de règle de vol, il faudra inscrire après le point de changement la nouvelle règle utilisée. Ex: ci-dessus.

2.2.2 Type de vol

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

2.3 Case 9 : Nombre, type, catégorie d'aéronef

- Nombre d'aéronefs : indiquer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.
- Type d'aéronefs : indiquer le type désigné par l'abréviation spécifiée dans le DOC OACI 8643.
- Si la formation réunie des aéronefs de plusieurs types, inscrire ZZZZ et spécifier nombre et type d'aéronefs en case 18 après TYP/.
- Catégorie de turbulence de sillage : indiquer la turbulence de sillage par l'un des caractères suivants :
 - **J** - Pour les A380-800
 - **H** - gros porteur, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est égale ou supérieure à 136 000 kg.
 - **M** - moyen tonnage, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg.

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

2.4 Case 10 : Équipements

2.4.1 Case 10a: Équipements de navigation et radio

☒ **S** - Standard (VHF, VOR, ILS)

☐ **A** - GBAS Ldg System

☐ **B** - LPV

☐ **C** - LORAN C

☐ **D** - DME

☐ **E1** - FMC WPR ACARS

☐ **E2** - D-FIS ACARS

☐ **E3** - PDC ACARS

☐ **F** - ADF

☐ **G** - GPS / GNSS

☐ **H** - HF RTF

☐ **I** - INS (Inertial nav)

☐ **J1** - CPDLC ATN VDL Mode 2

☐ **J2** - CPDLC FANS 1/A HF DL

☐ **J3** - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4

☐ **J4** - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2

☐ **J5** - CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)

☐ **J6** - CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)

☐ **J7** - CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

☐ **K** - MLS

☐ **L** - ILS

☐ **M1** - ATC RTF SATCOM (INMARSAT)

☐ **M2** - ATC RTF (MTSAT)

☐ **M3** - ATC RTF (Iridium)

☐ **O** - VOR

☐ **P1** - CPDLC RCP 400

☐ **P2** - CPDLC RCP 240

☐ **P3** - SATVOICE RCP 400

☐ **R** - PBN (PBN/ required in item 18)

☐ **T** - TACAN

☐ **U** - UHF RTF

☐ **V** - VHF RTF

☐ **W** - RVSM (FL290-FL410)

☐ **X** - MNPS

☐ **Y** - 8.33 kHz radio

☐ **Z** - Others (specify in item 18 preceded by COM/ NAV/ or DAT/)

Si la lettre **R** est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont à préciser dans la **case 18** à la suite de **PBN/**

Si la lettre **Z** est utilisée, préciser dans la **case 18** l'autre équipement transporté, ou les autres possibilités, à la suite de **COM/**, **NAV/** ou **DAT/**, en fonction de l'équipement

2.4.1 Case 10b: Transpondeur

- ☐ N - no transponder on board
- ☐ A - mode A only (no altitude reporting)
- ☐ C - mode C
- ☐ E - mode S (with aircraft ID, pressure altitude and ADS-B)
- ☐ H - mode S (with aircraft ID, pressure altitude and enhanced surveillance capability)
- ☐ I - mode S (with aircraft ID, but without pressure altitude)
- ☐ L - mode S (with aircraft ID, pressure altitude, ADS-B and enhanced surveillance capability)
- ☐ P - mode S (with aircraft ID, but without aircraft identification)
- ☒ S - mode S (with aircraft ID and pressure altitude)
- ☐ X - mode S (without aircraft ID and pressure altitude)

ADS-B / ADS-C

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> B1 - ADS-B with dedicated out capability | <input type="checkbox"/> V1 - ADS-B out capability using VDL Mode 4 |
| <input type="checkbox"/> B2 - ADS-B with dedicated in and out capability | <input type="checkbox"/> V2 - ADS-B in and out capability using VDL Mode 4 |
| <input type="checkbox"/> U1 - ADS-B out capability using UAT | <input type="checkbox"/> D1 - ADS-C with FANS 1/A capabilities |
| <input type="checkbox"/> U2 - ADS-B in and out capability using UAT | <input type="checkbox"/> G1 - ADS-C with ATN capabilities |

2.5 Case 13: Aéroport de départ et EOBT

Si aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué, insérer ZZZZ et préciser en case 18 le nom de l'aéroport de départ (en langage usuel) à la suite du sigle DEP/
EX : DEP/DZ DU BOIS DE ROBERT

L'heure de départ est l'heure estimée du repoussage, ou de départ du poste de stationnement si un repoussage n'est pas nécessaire (Estimated Off-Block Time).

Format UTC "HHMM".

2.6 Case 13: Aéroport de départ et EOBT

La hauteur en pieds exprimée par la lettre H suivie de quatre chiffres (ex : H0500) ne sera plus utilisée pour décrire le niveau de croisière dans le plan de vol CAM.
Elle est remplacée par l'altitude (ex : A025) ou en niveau de vol FL (ex : FL075).

En CAM uniquement :

- Débuter le champ Route par le mot clé « **OAT** » ; *(ne plus indiquer le CDC de départ)*
- Décrire chronologiquement la route sous forme de points référencés (sans utilisation d'itinéraires) et

- de tout élément autorisé par l'IFPS Users Manual (notamment le « STAY ») ;
- Utiliser au besoin tout point connu et/ou des points en Latitude/longitude Ex : 4920N00430E
- Pour toute directe hors route ATS (ex : après décollage), indiquer « DCT ». Ex : DCT PC200 (dénomination point central zone TRA200)
- Pour les **phases de vol spécifiques** (travail en zone, approche/approche, RTBA, ...), **insérer la mention « STAY »** dans la route en précisant la durée de travail au format « HHMM » ainsi que les points d'entrée et sortie. Chaque STAY utilisé dans la route portera un numéro chronologique (STAY1, STAY2, ...) ;
- En **case 18, la rubrique « STAYINFO »** suivi du numéro attribué par ordre chronologique à cette phase en case 15 décrira le travail effectué.

[Voir document sur la nouvelle carte CAM et les nouveaux points associés](#)

Exemples :

Vol avec RTBA sur LA02 :

Case 15: OAT DCT LXI/N0450A015 STAY1/0100 AVD/M085F405 DCT MET02 DCT CHP01 DCT

Case 18: STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420

Vol avec ravitaillement en vol en TRA10 :

Case 15: OAT DCT ITR DCT MAR03 DCT MGO03 DCT PCT10/N0300F230 STAY1/0015
PCT10/M085F405 DCT MAR03 DCT ITR DCT

Case 18: STAYINFO1/RVT ON SIMONE AT 0800 WITH VALIANT 36

Vol avec approche-approche (Saint Dizier-Nancy) :

Case 15: OAT DCT SDI/N0300F085 STAY1/0005 NAY/M085F405 DCT.

Case 18: STAYINFO1/APPROACH LFSI LFSO.

Pour les vols haut – bas – haut, lors des phases de descente et de montée devant se dérouler sous contrôle d'une approche, **ne pas insérer l'abréviation « APP » suivie de l'indicateur d'emplacement.**

Pour caractériser l'approche concernée, insérer l'indicateur d'emplacement avant la phase de descente ou montée.

Ex : vol haut-bas-haut NANCY – NANCY OAT DCT MET02 DCT LFOA/N0450A005 VFR
LFSD/M080F215
IFR DCT NAY DCT

Cas des vols CCER :

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

2.7 Case 16 : Aérodrome de destination, durée totale estimée, aérodrome de dégagement

- Insérer le code OACI (4 lettres) de l'aérodrome de destination suivi par la durée totale estimée du vol.

En l'absence de code OACI assigné, insérer ZZZZ et spécifier en clair en case 18 le nom de l'aérodrome de destination après le sigle DEST/
Ex : DEST/CHU DIJON

- Durée totale estimée du vol au format HH : MM.
- Insérer le code OACI (4 lettres) de l'aérodrome de dégagement.

En l'absence de code OACI assigné, insérer ZZZZ et spécifier en clair en case 18 le nom de l'aérodrome après le sigle ALTN/.

Dans le cas d'un vol en terrain isolé, insérer ZZZZ et spécifier en case 18 après la mention ALTN/,
ALTN/ISOLATED AERODROME OPERATION.

2.8 Case 18 : Renseignements divers

Tous les autres renseignements nécessaires, dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié
choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner :

STS/, PBN/, EUR/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, RVR/,
DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/, RMK/, STAYINFO/, RFP/

Une définition exhaustive de cette liste est disponible dans la fiche « Equipements des Aéronefs »
de la
documentation training.

Cas particulier de la CAM :

- DOF/ : obligatoire lors d'un dépôt de plan de vol CAM
- REG/ : dans le cas d'un vol en CAM, inscrire l'indicatif complet.
- OPR/ : insérer FAF pour French Air Force (Armée de l'Air et de l'Espace), FMY pour French Army (Armée de Terre), FNY pour French Navy (Marine Nationale), FGN pour French Gendarmerie (Gendarmerie Nationale), FDO pour French Custom (Douane Française), FRU pour French Rescue (Sécurité civile), DGAEV pour le centre d'essai en vol.
- STAYINFO/ : Suivi du numéro attribué à cette phase par ordre chronologique en case 15 est à insérer lors d'un travail en zone et à l'utilisation de la mention « STAY » dans la route du plan de vol :
STAYINFOx/ : Le x est remplacé par le n° de STAY précisé en case 15.
Cette rubrique précise les détails du STAY mentionné en case 15 (type de travail, créneau,)
Ex: STAYINFO2 / LOW MARITIME PATROL IN D18.
- RMK/ : Sur IVAO, il est souhaitable d'indiquer derrière la mention RMK/, RMK/OAT X (X étant le type de CAM réalisé).
Derrière la mention RMK/ il est aussi possible de faire apparaître le numéro du plan de vol correspondant au terrain de départ. Ex : NPL02MI pour le deuxième plan de vol déposé « ce jour » sur le terrain d'Istres.
- ORGN/ : De manière générale pour tous les vols en CAM, il sera inscrit ORGN/LFXOYXYX, qui correspond au bureau centralisé de gestion des plans de vols situé au sein du CDC RAKI.

2.9 Case 19 : Renseignements complémentaires

Ces informations ne sont pas transmises avec le plan de vol mais sont conservées au lieu de dépôt du plan de vol. En cas d'urgence, ces informations seront transmises aux services engagés dans les secours.

Autonomie :

A la suite de E/, insérez un groupe de 4 chiffres indiquant l'autonomie en heures et minutes.

Personnes présentes à bord (POB) :

A la suite de P/, indiquez le nombre total de personnes à bord (passagers et membres d'équipage), si cette information est requise par l'autorité ATS compétente. Insérez TBN ("to be notified") si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

Pilote commandant de bord (PIC) :

Indiquez après C/ le nom du pilote commandant de bord (sous IVAO, il s'agit du même nom que celui indiqué lors de votre enregistrement).

Couleurs et marques de l'aéronef (MTL) :

Après A/ indiquez le type d'appareil, la texture et les marques significatives telles qu'ils doivent apparaître pour les autres pilotes et les contrôleurs (en cas d'indisponibilité, choisissez un appareil similaire).

LE PLAN DE VOL CAG A USAGE MILITAIRE

1. Définition

Les vols militaires qu'ils soient réalisés en circulation aérienne générale CAM ou circulation aérienne générale CAG, sont soumis au dépôt d'un plan de vol.

Le plan de vol CAG à usage militaire, se remplit comme un plan de vol classique, avec les particularités d'usages militaire exposées ci-dessous.

Ce document est inspiré de l'ENR 1.10 et de la circulaire n°02/22 de la DIRCAM ainsi que de la documentation training IVAO France

2. Le plan de vol CAG à usage militaire

2.1 Case 7 : Identification de l'aéronef

Inscrire l'identifiant international + n° de vol. Le numéro de vol est généralement composé de 4 chiffres (voir liste des indicatifs pour la définition des numéros).

Ex : FAF4400, FNY6780, CEV4515.

Identifiants militaires Français :

- **FAF** : French Air Force, Armée de l'Air et de l'espace.
- **FMY** : French Army, Armée de Terre.
- **FNY** : French Navy, Marine Nationale.
- **FDO** : French Customs, Douanes Françaises.
- **FGN** : French Gendarmerie, Gendarmerie Française.
- **FRU** : French Rescue, Sécurité civile Française.
- **CEV** : CENTEV, Centre d'Essai en Vol.
- **CTM** : COTAM, Commandement du Transport Militaire Français.

L'immatriculation de l'aéronef doit être renseignée après la mention REG/ en case 18.
Ex : REG/FUJCG.

2.2 Case 8 : Règles de vol et type de vol

2.2.1 Règles de vol

- CAG VFR : inscrire « V »,
- CAG IFR : inscrire « I »,
- CAG IFR passant VFR inscrire « Y »,
- CAG VFR passant IFR inscrire « Z »,

Si la règle de vol est Y, il faut insérer dans la route (case 15) le point à partir duquel le vol se poursuivra en VFR.

Ex : GIBAL W616 LXR VFR le vol s'effectuera initialement en IFR jusqu'à LXR ensuite, le vol sera en régime VFR

Si la règle de vol est Z, il faut insérer dans la route le point à partir duquel le vol deviendra IFR ainsi que la vitesse et le niveau de vol prévus

Ex : GIBAL/N0260F120 IFR W616 LXR le vol s'effectuera en VFR jusqu'à GIBAL. A partir de GIBAL le vol sera en IFR au niveau 120 avec une vitesse propre de 260 kt.

2.2.2 Type de vol

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

2.3 Case 9 : nombre, type, catégorie d'aéronef

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

2.4 Case 10 : Équipements

En ce qui concerne les équipements de navigation, radio, et transpondeur, nous vous invitons à consulter le document training IVAO France - Plan de vol.

2.5 Case 13 : Aérodrome de départ et EOBT

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

2.6 Case 15 : Route

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

Certains vols militaires conduits en CAG, peuvent contenir des phases de vol où ils travailleront sur un

point ou une zone sans changer de régime de vol pour passer en CAM.

Ex : MINPA A27 MEN STAY1/0100 MEN Y25 ESERA DCT NG

Si « STAYX/ » est indiqué en case 15, la mention « STAYINFOX/ » avec les informations concernant le travail effectué.

2.7 Case 16 : Aérodrome de destination, durée totale estimée, aérodrome de dégagement

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

Dans le cas d'un vol en terrain isolé, insérer ZZZZ et spécifier en case 18 après la mention ALTN/,
ALTN/ISOLATED AERODROME OPERATION

LE PLAN DE VOL MIXTE CAM/CAG

1. Définition

Les vols militaires qu'ils soient réalisés en circulation aérienne générale CAM ou circulation aérienne générale CAG, sont soumis au dépôt d'un plan de vol.

Pour la nécessité de certains vols, notamment pour un vol au départ de France et une destination extérieure, un plan de vol mixte peut être réalisé.

Le plan de vol mixte, mélange les régimes de la CAM et de la CAG. La rédaction de celui-ci, s'effectuera en empruntant des éléments de deux régimes de vol.

La CAG l'emporte sur la CAM dans la rédaction et la conception du plan de vol.

Ce document est inspiré de l'ENR 1.10 de la DIRCAM ainsi que de la documentation training IVAO France

2. Le plan de vol mixte

2.1 Case 7 : Identification de l'aéronef

Dans le cas du plan de vol mixte, il faudra inscrire l'identifiant international + n° de vol.

Le numéro de vol est généralement composé de 4 chiffres (voir liste des indicatifs pour la définition des numéros).

Ex : FAF4400, FNY6780, CEV4515.

Identifiants militaires Français :

- **FAF** : French Air Force, Armée de l'Air et de l'espace.
- **FMY** : French Army, Armée de Terre.
- **FNY** : French Navy, Marine Nationale.

- **FDO** : French Customs, Douanes Françaises.
- **FGN** : French Gendarmerie, Gendarmerie Française.
- **FRU** : French Rescue, Sécurité civile Française.
- **CEV** : CENTEV, Centre d'Essai en Vol.
- **CTM** : COTAM, Commandement du Transport Militaire Français.

L'immatriculation de l'aéronef doit être renseignée après la mention REG/ en case 18.

Ex : REG/FUJCG.

L'indicatif opérationnel lors de la partie CAM sera renseigné en case 18 en CS/ (IVAO) et derrière la balise RMK/ en plus des autres éventuelles remarques.

2.2 Case 8 : Règles de vol et type de vol

Les règles de vol correspondant à la partie du vol effectuée en CAG (I : IFR, V : VFR, Y : IFR puis VFR, Z :

VFR puis IFR) restent inchangées. Les règles de vol pour les vols mixtes CAM/CAG sont les suivantes :

- CAM India et CAG IFR : inscrire « **I** » ;
- CAM Victor et CAG VFR : inscrire « **V** » ;
- CAM India ou CAG IFR puis changements de règles de vol : inscrire « **Y** » ;
- CAM Victor ou CAG VFR puis changements de règles de vol : inscrire « **Z** ».

Pour le type de vol : inscrire M pour aviation militaire ou X pour autres types de vol.

Préciser dans la case 15 le point ou les points où un changement de règles de vol est prévu.

2.3 Case 9 : nombre, type, catégorie d'aéronef

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

2.4 Case 10 : Équipements

En ce qui concerne les équipements de navigation, radio, et transpondeur, nous vous invitons à consulter le document training IVAO France - Plan de vol.

2.5 Case 13 : Aérodrome de départ et EOBT

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

2.6 Case 15 : Route

Départ en CAM :

Si le vol débute en CAM, ne pas mettre OAT au début de la description de la route contrairement au plan de vol CAM pur.

Changement de type de circulation :

Aux points de changement de type de circulation, appliquer la méthode suivante :

- Utiliser les mots clés « OAT » ou « GAT » aux points de changement de type de circulation sans mention « OAT » ou « GAT » en début de champ route conformément à l'IFPS Users Manual,
- Route CAG : description chronologique conforme à l'IFPS USERS MANUAL,
- Route CAM : appliquer les règles présentées dans le document relatif aux plans de vol CAM,
- Pour un passage en CAG/IFR, la vitesse et le niveau, précédés d'une barre oblique, puis le sigle
GAT précédé d'un espace ;

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

Mentionner le point d'entrée et de sortie et les niveaux demandés aux limites latérales de l'espace aérien

RVSM EUR, que l'aéronef soit équipé RVSM ou non.

- Pour un passage en CAG/VFR, les paramètres de vol suivis du sigle VFR.
Ex : passage en VFR à LMG : LMG/VFR N0240A010,
- Pour un passage en CAM non suivi d'une phase de vol en CAG/IFR, les paramètres de vol suivis
du sigle OAT et de la route en CAM.

Ex : passage en CAM I à ENSAC vers MGO06 : ENSAC /M090F340 OAT DCT MGO06.

Exemples :

(FPL-FAF4129-IM

-K35R/H-SDFGHILORVY/L

-LFMI1020

-N0420F285 DCT PCT10/N0420F230 STAY1/0230 PCT10 DCT GUSON/N0376F190 GAT DCT LARON V13

GERVA

-LFLC0410 LFMI LFBM

-STS/NONRVSM STATE PBN/B5D2 DOF/XXXXXX REG/MARCOTTE 29 OPR/FAF ORGN/LFMIZPZX RMK/

MIXED

OAT GAT NPL06MI STAYINFO1/RVT ON SIMONE FROM 1100 TO 1400)

2.7 Case 16 : Aérodrome de destination, durée totale estimée, aérodrome de dégagement

Voir document training IVAO France - Plan de vol.

Dans le cas d'un vol en terrain isolé, insérer ZZZZ et spécifier en case 18 après la mention ALTN/,
ALTN/ISOLATED AERODROME OPERATION

2.8 Case 168 : Renseignements divers

Tous les autres renseignements nécessaires, dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié

choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner :

STS/, PBN/, EUR/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, RVR/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/, RMK/, STAYINFO/, RFP/

Une définition exhaustive de cette liste est disponible dans la fiche « Equipements des Aéronefs » de la documentation training.

- DOF/ : suggérée.
- REG/ : inscrire l'immatriculation de l'aéronef.
- OPR/ : insérer FAF pour French Air Force (Armée de l'Air et de l'Espace), FMY pour French Army (Armée de Terre), FNY pour French Navy (Marine Nationale), FGN pour French Gendarmerie (Gendarmerie Nationale), FDO pour French Custom (Douane Française), FRU pour French Rescue (Sécurité civile), DGAEV pour le centre d'essai en vol
- STAYINFO/ : Voir le document sur la rédaction et conception des plans de vol CAM.
- RMK/ : inscrire l'indicatif opérationnel de la partie CAM sous la forme : **RMK/OAT CALLSIGN HORUS25**

2.9 Case 19 : Renseignements complémentaires

Ces informations ne sont pas transmises avec le plan de vol mais sont conservées au lieu de dépôt du plan

de vol. En cas d'urgence, ces informations seront transmises aux services engagés dans les secours.

Voir document training IVAO France - Plan de vol.