

ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AÉRIEN (ATFM)
AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

1. Organisation générale et responsabilité

En vue d'accroître l'efficacité de la gestion des courants de trafic aérien, un organisme central de gestion des courants de trafic appelé CFMU (Central Flow Management Unit) est mis en œuvre par Eurocontrol à Haren, à proximité de l'aéroport de Bruxelles.

Cet organisme est chargé pour l'ensemble de l'Europe et certains pays adjacents, d'assumer la régulation qui comprend la planification stratégique (saisonnière) et pré-tactique (l'avant veille et la veille des opérations) ainsi que l'exécution tactique (en temps réel) des mesures de régulation.

En ce qui concerne le Maroc, ces activités sont réalisées en étroite collaboration avec le FMP (Flow Management Position) installé à l'ACC de Casablanca et le CFMU.

Le pouvoir général de fourniture des services de gestion des courants de trafic aérien dans la FIR de Casablanca est confié à l'Organisme Central de gestion des courants de trafic (CFMU) d'Eurocontrol.

2. Attributions des services de la circulation aérienne

Le FMP de Casablanca assure l'interface nécessaire entre l'ATC, les usagers et le CFMU.

Les services ATS veillent à ce que les vols respectent les créneaux de départ qui leur sont attribués par le service ATFM. Les vols qui ne respectent pas leurs créneaux ne sont pas autorisés à mettre en route. Cependant, l'ATC, met les moyens en œuvre pour permettre aux vols en partance de respecter les créneaux et éviter qu'ils soient empêchés de décoller en raison de légers retards de circulation au sol.

3. Attributions des exploitants d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs sont chargés de s'informer des procédures et mesures suivantes et de les appliquer :

- a) Procédures ATFM générales, y compris impératifs en matière de dépôt de plan de vol et d'échange de messages,
- b) Mesures ATFM stratégiques (par ex RAD),
- c) Mesures ATFM en vigueur (par ex, mesures spécifiques applicables le jour même)

En particulier, ils doivent respecter les créneaux de départ alloués par le service ATFM)

4. Documentations ATFM

Les procédures ATFM générales applicables dans l'ensemble de la région EUR de l'OACI sont publiées dans les procédures complémentaires régionales EUR (Doc. 7030 de l'OACI) et au "Manuel ATFM (Doc003) qui peut être obtenu auprès de la bibliothèque Eurocontrol ou sur le site web : www.cfm.eurocontrol.int.

5. Prise de connaissance des mesures de régulation

Les usagers sont informés de la mise en œuvre de mesures ATFM par des messages appelés ANM (ATFM Notification Message). Ces messages sont reçus aux bureaux de piste (ARO), au bureau Opérations des usagers, au FMP de Casablanca et sont accessibles aussi pour ceux qui sont connectés à la CFMU via un terminal.

1. General organisation and responsibilities

With a view to increasing Air Traffic Flow Management efficiency a Central Flow Management Unit (CFMU) has been set up by Eurocontrol at Haren, in the vicinity of Brussels international Airport.

This unit is in charge for Europe as a whole and certain adjacent states of assuming executive responsibilities of flow management which include strategic measures (seasonal) and pre-tactical (two days and the day before operations) in addition to the carrying out of tactical (in real time) flow measures.

For Morocco, these measures are ensured in close co-operation by the Flow Management Position (FMP) installed in Casablanca ACC and the CFMU.

The overall authority for the provision of Air Traffic Management services in Casablanca FIR is confided to Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU)

2. Responsibilities of the air traffic services

Casablanca FMP assumes the necessary interface between ATC, users and the CFMU.

ATS shall ensure that flights adhere to departure slots issued by the ATFM service. Flights which do not adhere to their slot s shall be denied start-up clearance. However ATC shall make all efforts to enable departing flights to comply whit the slot and flights shall not be prevented from departing due to small taxiing delays.

3. Responsibilities of aircraft operators

Aircraft operators shall inform themselves of and Adhere to:

- a) General ATFM procedures including plan filing and message exchange requirements,
- b) ATFM strategic measures (e.g RAD),
- c) ATFM measures in force (e.g. specific measures applicable the same day)

In particular, they must respect departure SLOT allocated by the ATFM service)

4. ATFM documentations

The general ATFM Procedures applicable in the whole of the ICAO EUR region are published in the EUR regional supplementary procedures (ICAO Doc. 7030) and in the ATFM Manual(Doc 003) that may be obtained from the Eurocontrol library or on the web site : www.cfm.eurocontrol.int.

5. Being aware of air traffic flow measures

Users are notified of the bringing in force of ATFM measures by messages called ANM (ATFM Notification Messages). These messages are received at the ATS reporting office (ARO), at the Operation's office of the users, at the FMP of Casablanca and are also accessible for those who are connected to the CFMU via a terminal.

Ces messages sont diffusés la veille du jour concerné, en général en milieu de l'après-midi.

Des messages d'information de régulation appelés AIM (ATFM Information Message) comportant notamment des propositions de re-routage ou d'autres informations relatives à l'écoulement de trafic peuvent également être diffusés.

Le jour même, en tactique, des révisions de l'ANM peuvent être diffusées sous deux formes:

- Si des modifications de l'ANM sont applicables plus de 3 heures à partir de l'heure de diffusion, la partie de la régulation modifiée est diffusée. Le changement est alors indiqué par une ou plusieurs croix en marge.

- Si les modifications sont urgentes et prennent effet dans une période antérieure à ces 3 heures, un message ANM FLASH est diffusé.

Des messages AIM peuvent également être diffusés au cours de la journée.

6. Dialogue avec le CFMU

6.1. Délai de dépôt des plans de vol

La procédure d'allocation de créneau pour un vol soumis à régulation est déclenchée par le dépôt d'un plan de vol au IFPS (système intégré de traitement initial des plans de vol) du CFMU.

Dans un tel cas (vol soumis à régulation)

Les plans de vol doivent être déposés au moins 3 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT : Estimated Off Block Time)

Tout changement de l'EOBT supérieur à quinze minutes doit faire l'objet d'un message de modification.

L'attention des usagers est attirée sur les pénalisations importantes qui pourraient résulter d'un dépôt de plan de vol tardif.

Note : Si le vol n'est pas soumis à régulation, le délai de dépôt reste d'au moins 1 heure avant EOBT.

6.2. Echanges avec l'IFPS (Adresses RSFTA du CFMU) :

Les adresses RSFTA pour l'envoi des messages plans de vol (et messages associés) sont :

- EUCHZMFP (Système de traitement initial des plans de vol IFPS Haren, Belgique)
 - EUCBZMFP (Système de traitement initial des plans de vol IFPS Brétigny, France).
 - Echange avec le système ETFMS :
- L'adresse RSFTA pour l'échange de Messages ATFCM avec le système ETFMS est :
- EUCHZMTA

(les adresses SITA étant respectivement BRUE7X et PAREP7X)

En retour l'IFPS enverra un accusé de traitement sous forme d'un des messages suivants:

- Message ACK (Acknowledge message): il signifie que le message plan de vol a bien été pris en compte et qu'aucune action supplémentaire n'est nécessaire.

- Message MAN (Manual Message) : ce message indique que le message transmis à l'IFPS sera soumis à un traitement manuel. Il sera suivi soit d'un message ACK soit d'un message REJ si le traitement manuel n'a pu aboutir.

- Message REJ (Rejection Message) : il indique que le message transmis correspondant n'a pu être traité automatiquement ou manuellement. Son contenu indique la nature des erreurs détectées.

These messages are issued the day before, generally mid-afternoon.

ATFM information messages containing particularly re-routing proposals or other information relative to the Air Traffic Flow may also be issued.

Modifications to the ANM can be issued on the same day in tactical in two ways:

- If the modifications of the ANM are applicable more than 3 hours from the time of issue, the modified part of flow management is issued. The change is then indicated in margin by one or several crosses.

- If modifications are urgent and come into effect before this 3 hour period, an ANM message FLASH is issued.

Some AIM messages can also be issued throughout the day.

6. Communicating with the CFMU

6.1. Time limit for filling flight plans

The procedure for slot allocation for a flight subjected to flow control measures is put underway by the filling of flight plan to the IFPS (integrated system for the initial processing of flight plans) of the CFMU.

In such case (flight subject to flow control measures)

The flight plans must be filed at least 3 hours before Estimated off Block Time (EOBT)

For any change in the EOBT greater than fifteen minutes, a modification message must be sent.

Users are warned is any delay in the filing of flight plans could have serious consequences.

Note: If the flight is not subject to flow control measures, the time for filing a flight plan is at least 1 hour before EOBT.

6.2. Exchange with the IFPS (CFMU AFTN Addresses):

The AFTN addresses for sending flight plan messages (and associated messages) are:

- EUCHZMFP (initial flight plan processing system, IFPS Haren, Belgium)
 - EUCBZMFP (initial flight plan processing system, Brétigny, France).
 - Exchange with the ETFMS system:
- The AFTN address for the exchange of the ATFCM messages with the ETFMS system is:
- EUCHZMTA

(The respective SITA addresses being BRUE7X and PAREP7X)

In acknowledgement to processing the IFPS will send back a message as follows:

- Acknowledge message: It means that the flight plan message has been accepted and that no supplementary action is necessary.

- MAN message (Manual Message): this message indicates that the message sent to the IFPS will be processed manually. It will be followed by an ACK message or a REJ message if the manual processing has not been achieved.

- REJ message (Rejection Message): It indicates that corresponding transmitted message was not processed automatically or manually. Its content indicates the error shown.

L'émetteur devra obligatoirement :

- envoyer un message d'annulation du plan de vol à l'ensemble des adresses figurant dans le message plan de vol initialement transmis en supprimant les deux adresses IFPS (EUCHZMFP et EUCBZMFP);

- renvoyer un nouveau message plan de vol corrigé à l'ensemble des adresses.

Note : Le document de référence pour plus de détails est : "BASIC CFMU HANDBOOK – IFPS USERS MANUAL".

Demande de traitement spécial

Pour assurer le traitement correct par les systèmes CFMU des vols nécessitant un traitement spécial pour des raisons particulières, des abréviations standards ont été créées pour utilisation dans le champ STS (Status Indicator) du plan de vol :

- STS/EMER: pour les vols en état d'urgence
- STS/HUM: pour les vols opérant pour des raisons humanitaires
- STS/HOSP: pour les vols spécifiquement déclarés par les autorités médicales
- STS/SAR: pour les vols effectuant une opération de recherches et sauvetages
- STS/HEAD: pour les vols à statut de Chef d'Etat
- STS/STATE: pour les vols autres que Chef d'Etat spécifiquement désignés par les autorités nationales
- STS/PROTECTED: pour les vols sensibles

The sender must in all cases :

- send a flight plan cancellation message to all the addresses which were on the initially transmitted flight plan message excepting the two IFPS (EUCHZMFP et EUCBZMFP) addresses;

- send a new corrected flight plan message to all the addresses.

Note : The reference document for more details is : "BASIC CFMU HANDBOOK – IFPS USERS MANUAL".

Special processing request

To ensure correct processing for flights requiring special processing for particular reasons by the CFMU system, standard abbreviations have been established for use in the field Status Indicator(STS) of the flight plan.

- STS/EMER : for flight emergencies
- STS/HUM : for sanitary flights
- STS/HOSP: for officially approved medical flights
- STS/SAR: for search and rescue flights
- STS/HEAD: for flights carrying heads of state
- STS/STATE: for flights other than heads of state specially designated by national authorities.
- STS/PROTECTED: for protected flights

7. Messages ATFM

Chaque message ATFM comprend un certain nombre de champs dont certains sont obligatoires et d'autres facultatifs. Leur nombre varie selon le type de message. Les différents champs des messages ATFM sont récapitulés ci-dessous.

7. Messages ATFM

Each ATFM message comprises a number of fields some of which are mandatory and some optional. Their number varies according to the message type. The fields used ATFM messages are summarized as follows.

MOT CLE	DEFINITION
ADEP	Indicateur OACI de l'aérodrome de départ / <i>ICAO indicator of aerodrome of departure</i>
ADES	Indicateur OACI de l'aéroport d'arrivée / <i>ICAO indicator of aerodrome of destination</i>
ARCID	Indicateur OACI d'aéronef / <i>ICAO aircraft identification</i>
CTOT	Heure calculée de décollage / <i>Calculated Take-Off Time</i>
EOBD	Date du vol : <i>Date of flight</i> (ce champ est facultatif et peut être utilisé dans les messages par les usagers quand une ambiguïté peut exister sur la date) / (<i>this field can optionally be used in messages from AOs the CFMU when an ambiguity may exist with the date.</i>)
EOBT	Heure estimée de départ bloc / <i>Estimated Off-Block Time</i>
ERRFIELD	Nom ADEXP des champs erronés / <i>ADEXP name of erroneous fields</i>
FAC	Une adresse désignée (cela peut être l'adresse OACI, généralement celle de l'unité ATC) <i>A designator of an addressee(if may be an ICAO designator of an addressee, normally an ATC unit)</i>
FILTIM	Date et heure du message d'origine / <i>Date and time stamp of original message</i>
NEWCTOT	Heure révisée de l'heure calculée de décollage / <i>Revised CTOT</i>
NEWPTOT	Nouvelle heure de décollage pré allouée / <i>New Provisional Take-Off Time</i>
NEWEOBD	Nouvelle date de l'heure estimée de départ bloc (si la révision entraîne que le vol opère le jour suivant) <i>New Estimated Off-Block Date (if a revision causes the flight to operate on the next day</i>
NEWEOBT	Heure révisée de l'heure estimée de départ bloc / <i>Revised EOBT</i>
NEW RTE	Nouvelle route / <i>New Route</i>
RRTREF	Route référence / <i>Rerouting Reference</i>
ORGMSG	Référence du message reçu à l'origine / <i>Reference to the title of a message originally revised</i>
PTOT	Heure de décollage pré allouée / <i>Provisional Take Off Time</i>
REASON	Cause du rejet du message par TACT / <i>Reason for rejection of a message by TACT</i>
REGUL	Identification de la restriction / <i>Identifier for the restriction imposed (may include more than one)</i>
REJCTOT	Rejet d'une nouvelle heure calculée de décollage suite à une proposition d'amélioration faite par le CFMU <i>Rejection of a new CTOT where a slot improvement has been proposed by the CFMU</i>
RESPBY	Heure limite de réponse / <i>Latest time by which a response is required</i>
RVR	Portée visuelle de piste (ce champ est facultatif dans certains messages) <i>Runway Visual Range (this field is optional in certain messages)</i>
MINLINEUP	Temps minimum pour s'aligner / <i>Minimum Line Up time</i>
COMMENT	Commentaire / <i>Commentry</i>
TAXITIME	Temps de roulage / <i>Taxi Time</i>
REGCAUSE	Cause de la régulation / <i>Regulation Cause</i>
TITLE	Nom du message / <i>Title of the message</i>

Des informations plus détaillées sont indiquées dans le document CFMU suivant : "Guide to ATFM message exchange"
Detailed information are indicated in the following CFMU document : "Guide to ATFM message exchange"

7.1 Format des messages

Il est important de respecter le format précis sous peine de voir son message rejeté, et de recevoir un message d'erreur.

Les messages doivent être conformes au format ADEXP (ATS Data Exchange Présentation).

Le format est basé sur une séquence de champs, chacun d'eux étant identifié par un tiret(-) suivi d'un mot clé(ex : ADEP pour aérodrome de départ) , un blanc et l'information (ex : LFPO)

Note : un tiret doit toujours être utilisé en début d'un champ mais jamais dans le contenu de celui-ci. L'ordre des champs est indifférent.

Allocation de créneau

Le message d'allocation de créneau est diffusé 2 heures avant l'heure bloc estimée EOBT (Estimated Off Block Time) sur la base de la dernière heure bloc estimée de départ reçue par le système.

Le créneau se présente sous la forme d'une heure calculée de décollage CTOT (Calculated Take-Off Time).

Une tolérance (-5+10 par rapport au CTOT) est définie comme la période pendant laquelle le vol doit décoller.

Cette tolérance de 15 minutes est destinée à faciliter le travail de la Tour de Contrôle et correspond à la différence entre le temps de roulage moyen et celui atteint en cas de problème de congestion aéroportuaire.

Les usagers doivent pour leur part programmer leur départ pour décoller dans des conditions normales aussi près que possible de l'heure calculée de décollage (CTOT)

7.2 Liste des messages ATFM

Les messages ATFM sont deux sortes :

- Les messages émis par le CFMU : SAM, SRM, SLC, SIP, FLS, DES, SAM/SRM, RRP, RRN, ERR ;

- Les messages émis par AOs/ATS: SRR, SMM, SPA, SRJ, RFI, SWM, REA, FCM, RJT, FSA.

7.3 Communications

◆ Avec le CFMU :

Central Flow Management Unit
Rue de la fusée 96
1130 Brussels, Belgium
Tel : 00 322 729 90 11 (standard)
Fax : 00 322 729 90 43 / 44

◆ Avec le FMP Casablanca

Direction de la Navigation Aérienne
BP 21 Aéroport Casablanca / Mohammed V –Maroc-
Tel : +212.(0)5.22.53.90.12
Fax : +212.(0)5.22.53.92.09
AFTN : GMMMZDZX

7.1 Format of messages

It is important to adhere to the exact format, the contrary could lead to an error or rejection message.

Messages must be compiled in accordance with standard format ADEXP –ATS Data Exchange Presentation)

The format is based on a sequence of fields, each one being identified by a hyphen(-), followed by a key and word (ex: ADEP for aerodrome of departure), a blank and the information (ex: LFPO)

Note: a hyphen must always be used at the beginning of a field, never in its content. The order of fields is of no importance

Slot Allocation

The Slot Allocation message is issued 2 hours before Estimated Off Block Time (EOBT) on the basis of the last EOBT departure received by the system.

The slot is presented as a Calculated Take-Off Time (CTOT)

A tolerance (- 5 + 10 of the CTOT) is defined as the period during which the flight shall take off

This 15 minutes tolerance aims at facilitating Control Tower work and corresponds to the difference between the average taxiing time and same with heavy traffic at airfield

Users shall schedule their take-off time under normal conditions as near as possible to the Calculated Take-Off Time (CTOT)

7.2 ATFM Messages list

ATFM Messages are issued in two ways:

- Messages issued by CFMU :SAM, SRM, SLC, SIP, FLS, DES, SAM/SRM, RRP, RRN, ERR

- Messages issued by AOs/ATS : SRR, SMM, SPA, SRJ, RFI, SWM, REA, FCM, RJT, FSA.

7.3 Communications

◆ With the CFMU :

Central Flow Management Unit
Rue de la fusée 96
1130 Brussels, Belgium
Tel : 00 322 729 90 11 (standard)
Fax : 00 322 729 90 43 / 44

◆ With FMP Casablanca

Direction de la Navigation Aérienne
BP 21 Aéroport Casablanca / Mohammed V –Maroc-
Tel : +212.(0)5.22.53.90.12
Fax : +212.(0)5.22.53.92.09
AFTN : GMMMZDZX

Exemples de messages ATFM

Les tableaux ci-dessus donnent un exemple de tous les Messages ATFM couramment utilisés. Ces tableaux fournissent également une brève description de chaque message et des suites données.

ATFM messages examples

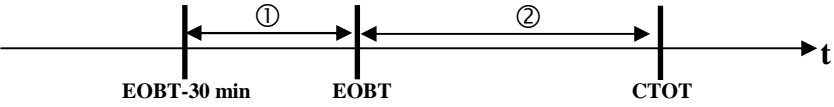
The following tables give examples of all ATFM messages currently in use. The tables include a brief description of each message and subsequent actions.

Message et Exemple <i>Message and Example</i>	Origine et Description <i>Originator and Description</i>	Réponse ou Action à Réaliser <i>Reply or Next Action</i>
- TITLE SAM - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 960515 - EOBT 0925 - CTOT 1037 - ADES EGLL - REGUL URUY - REGUL DEGLL	SAM: Slot Allocation Message Origine / <i>Originator</i> : CFMU Envoyé aux AO/ATC 2H avant la dernière EOBT reçue <i>Sent to AO/ATC 2 Hours before last received EOBT</i>	AO doit respecter le CTOT <i>AO complies with CTOT.</i>
- TITLE SRM - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 960515 - EOBT 0925 - NEWCTOT 1047 - ADES EGLL - REGUL URUY - REGUL DEGLL	SRM : Slot Revision Message Origine / <i>Originator</i> : CFMU Envoyé aux AO/ATC en cas de révision du CTOT suite à l'envoi précédent d'un SAM <i>Sent to AO/ATC to pass or confirm any revision to a CTOT following the issuance of the initial SAM</i>	AO doit respecter le nouveau CTOT <i>AO complies with NEWCTOT.</i>
- TITLE SLC - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 960515 - EOBT 0925 - REASON OUTREG - ADES EGLL	SLC:Slot requirement Cancellation message Origine / <i>Originator</i> : CFMU Envoyé aux AO/ATC pour les informer qu'un vol ayant reçu un CTOT n'est plus sujet à une restriction <i>Sent to AO/ATC to advise that a flight which has received a CTOT is no longer subject to a restriction</i>	Aucune action requise/ <i>No action required.</i> Le vol peut partir sans restrictions à moins qu'un nouveau message soit reçu plus tard <i>Flight may depart without restriction unless a new message is received later.</i>
- TITLE SIP - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 960515 - EOBT 0925 - CTOT 1047 - NEWCTOT 1005 - ADES EGLL - REGUL URUY - RESPBY 0915	SIP: Slot Improvement Proposal Origine / <i>Originator</i> : CFMU Envoyé à l'AO pour lui proposer une amélioration <i>Sent to AO to propose improved take-off time</i>	AO doit répondre par message SPA ou SRJ <i>AO responds with SPA or SRJ</i> La proposition est annulée si aucune réponse n'est faite avant l'heure limite de réponse (RESPBY) <i>SIP expires if no response from AO by RESPBY time</i>
- TITLE SPA - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBT 0925 - NEWCTOT 1005 - ADES EGLL	SPA : Slot Proposal Acceptance message Origine / <i>Originator</i> : AO (aircraft Operator) Indique que l'amélioration est acceptée <i>Indicates acceptance of a SIP</i>	CFMU confirme le nouveau CTOT par un SRM Si le SPA est hors de l'heure limite de réponse ou si les paramètres de la restriction ont changé, un message d'erreur sera envoyé <i>CFMU confirms NEWCTOT with SRM if SPA received within RESPBY time</i> <i>If SPA outside RESPBY time or if parameters of restriction have changed, an ERROR message will be sent.</i>
- TITLE SRJ - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBT 0925 - REJCTOT 1005 - ADES EGLL	SRJ : Slot proposal Rejection message Origine / <i>Originator</i> : AO (aircraft Operator) Indique que l'amélioration est refusée <i>Indicates rejection of a SIP</i>	Aucune action ultérieure / <i>No further action</i> AO doit respecter son CTOT initial <i>AO complies with original CTOT.</i>

Message et Exemple <i>Message and Example</i>	Origine et Description <i>Originator and Description</i>	Réponse ou Action à Réaliser <i>Reply or Next Action</i>
<ul style="list-style-type: none"> - TITLE SRR - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBT 2335 - NEWEOBD 960515 - NEW EOBT 0135 - ADES EGLL 	<p>SRR: Slot Revision Request message</p> <p>Origine / <i>Originator</i>: AO (aircraft Operator)</p> <p>Envoyé quand le CTOT ne peut être respecté et que le nouvel EOBT est connu</p> <p><i>Sent when issued CTOT cannot be met and a later NEWEOBT is known.</i></p>	<p>CFMU diffuse un SRM avec un nouveau CTOT, immédiatement si la nouvelle EOBT est dans moins de 2H, deux heures avant</p> <p><i>CFMU issues SRM with NEWCTOT immediately if NEWEOBT is within 2 hours or at Slot time (SIT-1) if NEWEOBT more than 2 hours away.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> - TITLE SMM - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBT 0815 - CTOT 0856 - ADES EGLL 	<p>SMM: Slot Missed Message</p> <p>Origine / <i>Originator</i>: AO (aircraft Operator)</p> <p>Envoyé quand le CTOT ne peut être respecté et le nouvel EOBTn' est pas connu.</p> <p><i>Sent when issued CTOT cannot be met and a later NEWEOBT is unknown</i></p>	<p>CFMU annule le présent CTOT, confirme la suspension par un message FLS et attend la réception de la nouvelle EOBT qui sera transmise par l'AO</p> <p><i>CFMU cancels issued CTOT, confirms the suspension with an FLS message and takes no further action until NEWEOBT sent by AO via SSR, FCM, CHG, DLA or Replacement flight plan</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> - TITLE ERR - ARCID ABC 123 - ORGMSG SRR - FILTIM 030815 - ERRFIELD ARCID - REASON UNKNOWN 	<p>ERR : Error message</p> <p>Origine / <i>Originator</i> : CFMU</p> <p>Indique qu'il y a une erreur dans le message reçu. L'erreur ou la raison du rejet peut-être indiquée. Peut également être envoyé quand un message ne peut-être corrélé avec un plan de vol existant</p> <p><i>Indicates that there is an error in a message received from the addressee. The error or reason for rejection may be indicated. May be sent when a message cannot be correlated to an existing flight plan.</i></p>	<p>Une version corrigée doit être envoyée par l'émetteur.</p> <p><i>Addressee sends correct version of message.</i></p>

Echange de messages dans les conditions exceptionnelles / Messages exchange due to exceptional circumstances		
<p>Example 1 - TITLE FLS - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 920721 - EOBT 0815 - ADES EGLL</p> <p>Example 2 - TITLE FLS - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 920721 - EOBT 0815 - ADES EGLL - RVR 250</p> <p>Example 3 - TITLE FLS - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 920721 - EOBT 0815 - NEWEOBT 0925 - ADES EGL</p>	<p>FLS : Flight Suspension or shift message</p> <p>Origine / <i>Originator</i> : CFMU Envoyé aux AO/ATC à ou après l'heure d'envoi du créneau pour suspendre ou décaler l'heure d'un vol à cause de conditions exceptionnelles ou de faible visibilité (exemple 1). <i>Sent to AO/ATC at or after Slot Issue Time to suspend or time shift a flight due to exceptional conditions or adverse weather conditions (Example 1)</i></p> <p>Annule toute CTOT déjà transmise par SAM ou est envoyé à la place du SAM. Peut inclure une valeur de RVR en cas de faible visibilité (Exemple 2) <i> Cancels any CTOT already sent by SAM or sent instead of SAM at Slot Issue Time. May include RVR field during low visibility situations (Example 2)</i></p> <p>Peut inclure une nouvelle EOBT pour indiquer l'heure la plus proche à laquelle le vol pourra probablement partir (Exemple 3) <i>May include NEWEOBT to indicate earliest time flight is likely to depart. This is a time shift (Example 3)</i></p>	<p>Le FLS est annulé: a) Par un message ANM FLASH. Il peut inclure une demande d'envoi d'un FCM par l'AO (voir ci-dessous) b) Quand en cas de faible visibilité, le champ RVR a été rempli, le FLS est annulé par un FCM transmis par l'AO (voir ci-dessous), confirmant que le vol est capable d'atterrir en respectant les conditions de RVR.</p> <p><i>FLS is cancelled by :</i> a) <i>CFMU ANM SLASH MESSAGE</i> <i>This may include a requirement for the AO to send a Flight Confirmation Message (see below)</i> b) <i>where during low visibility operation an RVR field is included, the FLS is revoked by a Flight Confirmation Message from the AO(see below) confirming that the flight is able to land within the RVR limitation.</i></p>
<p>- TITLE FCM - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOBD 920721 - EOBT 0815 - NEWEOBT 0925 - ADES EGL</p>	<p>FCM : Flight Confirmation Message</p> <p>Origine / <i>Originator</i> : AO Indique qu'un vol ayant fait l'objet d'un FLS est maintenant confirmé et peut être réactivé à sa nouvelle EOBT. Quand une RVR est mentionnée, cela indique que le vol est capable d'atterrir avec cette valeur de RVR. Les champs nouvelle EOBT et RVR sont facultatifs. Si le champ nouvelle EOBT n'est pas rempli, l'heure courante est prise comme nouvelle EOBT. <i>Indicates that a flight which is subject to FLS is now confirmed and can be reactivated at NEWEOBT.</i> <i>When RVR included, confirms that the flight is capable of landing with the RVR given. NEWEOBT and RVR are optional fields. If NEWEOBT field is absent , the current time is considered as the NEWEOBT.</i></p>	<p>CFMU réactive le vol et, si cela est approprié, diffuse un SAM avec une CTOT</p> <p><i>CFMU reactivates the flight and when appropriate a SAM with a CTOT.</i></p>

REROUTING MESSAGES

<p>Message et Exemple <i>Message and Example</i></p>	<p>RRP : REROUTING PROPOSAL MESSAGE</p>	
<p>- TITLE RRP - ARCID ABC 123 - ADEP LIRF - EOB D 960515 - EOBT 0925 - CTOT 1047 - NEWCTOT 1005 - ADES EGLL - ORGRTE URF DCT NIZ UA24 SPR UB4 MONUR UR10 ABB UA20 BIG EGLL - NEWRTE URF DCT NIZ UR16 NTS UW115 BARLU UB11 SAM EGLL - RRTEREF DEGLLABB - RESPBY 0755</p>	<p>Ce message est envoyé à un AO pour lui proposer une CTOT antérieure pour éviter la demande d'un niveau de vol sur une route révisée.</p> <p>Le chiffre de référence du re routage est spécifique à la route proposée et doit être utilisé dans la réponse pour sauvegarder la réécriture des informations routes.</p> <p>Un champ « RESPBY » est aussi rajouté.</p>	<p><i>The message is sent to an AO to offer an earlier CTOT or to avoid the need for a slot on a revised route.</i></p> <p><i>The reroute reference number is specific to the route being offered and is used in the response to save a rewrite of the route information.</i></p> <p><i>One item "RESPBY" is also added</i></p>
<p>- TITLE REA - ARCID ABC 123 - ADEP GMMN - ADES EGLL - EOB D 080605 - EOBT 1200 - MINLINEUP 0010</p>	<p>Suite à une demande du pilote ou AO, le message REA est envoyé par l'ATC (ATC seulement) lorsque le vol est prêt à décoller :</p> <p>① 30 minutes maximum avant son EOBT ② Avant son CTOT.</p>	<p>In response to a pilot or AO, the ready message (REA) is sent by ATC (ATC only) when the flight is ready to depart:</p> <p>① 30 minutes maximum before its EOBT ② Before its CTOT</p>
 <p>The diagram shows a horizontal time axis labeled 't'. Three vertical tick marks are placed on the axis, labeled from left to right as 'EOBT-30 min', 'EOBT', and 'CTOT'. A double-headed arrow labeled '①' spans the interval between 'EOBT-30 min' and 'EOBT'. A second double-headed arrow labeled '②' spans the interval between 'CTOT' and 'EOBT'.</p>		

Abréviation / abbreviation :

MINLINEUP : Temps minimum pour s'aligner / *Minimum line up time*