

**ENR 1.11 ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL /  
ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES****ENR 1.11.1 Modalités d'adressage**

Pour être correctement retransmis et livrés, les messages de mouvements de vols relatifs aux aéronefs à destination de la FIR/UIR TUNIS ou transitant par cette FIR, seront adressés selon les modalités énoncées ci-après.

**ENR 1.11.2 Trafic IFR/GAT intéressant FIR/UIR Tunis et la zone IFPS**

En dehors de la zone IFPS (IFPZ), le système IFPS offre aux exploitants d'aéronefs et aux Bureaux de Piste la possibilité d'utiliser la fonction réadressage du système moyennant le respect de la procédure établie à cet effet par l'insertion de ligne(s) d'adresse distincte(s) entre l'origine du message et le début du texte.

AD ADDRESS 1 ADDRESS 2 ADDRESS 3  
ADDRESS 4 ADDRESS 5 ADDRESS 6  
ADDRESS 7  
AD ADDRESS 8 ADDRESS 9 ADDRESS 10.....

**ENR 1.11.3 Mesures générales pour le dépôt du plan de vol et des messages de mise à jour associés, relatifs au trafic IFR/GAT intéressant la FIR/UIR Tunis et la zone IFPS**

Afin d'éviter la disparition des messages ATS ou des remises doubles, et par mesure de cohérence dans la diffusion des messages entre l'IFPZ et la FIR/UIR de Tunis adjacente, les procédures suivantes seront appliquées :

- a) Pour la partie du vol intéressant la FIR/UIR Tunis, les plans de vol et les messages de mise à jour associés peuvent être déposés soit dans un bureau de piste tunisien ou étranger soit au système IFPS.
- b) Il appartiendra à l'exploitant d'aéronef d'indiquer dans chaque plan de vol déposé l'adresse de tous les organes ATS intéressés. Les exploitants d'aéronefs pourront recevoir assistance des Bureaux de Piste tunisiens (ARO) dans la formulation des adresses des destinataires de leurs messages.
- c) Il est très fortement recommandé d'utiliser la fonction d'adressage préconisée par le CFMU telle que décrite dans le Manuel des utilisateurs de l'IFPS qui fait partie du manuel du CFMU publié par EUROCONTROL.

Ainsi, à moins d'une demande explicitement exprimée, les Bureaux de Piste (ARO) tunisiens ne retransmettront plus les messages de plans de vol qui portent en origine un indicateur d'emplacement situé dans la zone de diffusion IFPS.

**ENR 1.11.1 Addressing procedures**

In order to warrant correct relay and delivery, flight movement messages relating to traffic into or via Tunis FIR/UIR, shall be addressed as stated below.

**ENR 1.11.2 IFR/GAT traffic relating to Tunis FIR/UIR and the IFPS zone**

Outside the IFPS (IFPZ) zone, IFPS system offers to aircraft operators and briefing offices, the possibility to use the system readdressing function provided the strict appliance of the procedure set down in that purpose by inserting distinct addressing line(s) right before the opening bracket of the text body.

AD ADDRESS 1 ADDRESS2 ADDRESS3  
ADDRESS 4 ADDRESS5 ADDRESS6  
ADDRESS 7  
AD ADDRESS 8 ADDRESS9 ADDRESS10 .....

**ENR 1.11.3 General action regarding the submission of flight plans and associated messages relating to IFR/GAT traffic within FIR/UIR and IFPS zone**

In order to avoid further missing or duplicate ATS messages and associated messages, and in order to obtain a coherent distribution of messages inside IFPS Zone and the adjacent Tunis FIR/UIR, the following procedures will be applicable.

- a) As regards to the portion of flight within Tunis FIR/UIR flight plans and associated messages could be submitted either in a Tunisian or a foreign briefing office or with IFPS system
- b) Operators will mention the addresses of all ATS Units concerned in every filed flight plan presented. They might ask for the help of Tunisian AROs in formulating the correct addresses.
- c) Use of readdressing function preconised by CFMU in IFPS Users Manual part of CFMU Manual published by EUROCONTROL, is very strongly recommended.

In any case and unless explicitly requested to do so, Tunisian briefing offices (ARO) will not retransmit flight plan messages originated within IFPS distribution zone.

#### ENR 1.11.4 Echange de données en ligne (OLDI)

Le module OLDI permet notamment :

d'assurer, de manière automatique et en temps réel, les opérations de réception, de stockage, de traitement, d'extraction, d'affichage et de transmission des données relatives à trois types de messages OLDI entre les CCR de Tunis et de Rome d'une part et entre les CCR de Tunis et de Malte d'autre part. Ces trois messages sont :

a) ABI :

Message de préavis de franchissement de limite : Le message ABI est transmis par liaison entre ordinateurs à un centre accepteur dans le but de garantir la cohérence de la banque de données de plans de vol du centre accepteur avec le vol en cours et de mettre à jour le plan de vol du centre accepteur.

b) ACT :

Message d'activation: Le message ACT est transmis par liaison entre ordinateurs et permet d'activer le vol dans le centre accepteur. Si le contrôleur accepteur accepte le vol dans les conditions de l'activation (notamment heure estimée au point de coordination et niveau de vol), ce message remplace la coordination téléphonique entre les contrôleurs ; si non, l'initiative de l'appel est à la charge du contrôleur accepteur.

c) LAM:

Message d'accusé de réception logique : le message LAM est transmis par liaison entre ordinateurs par le centre accepteur après réception d'un message ABI ou ACT. L'absence de réception du message LAM par le centre donneur entraîne chez celui-ci une alarme indiquant le risque d'absence de réception du message ABI ou ACT par le centre accepteur. Cette alarme indique une initiative de coordination téléphonique de la part du centre donneur.

#### ENR 1.11.4 On Line Data Interchange (OLDI)

The OLDI module allows in particular :

To be able to automatically, receive, store, process, extract, deliver for display and transmit data related to three types of OLDI messages in real time between Tunis ACC and Roma ACC on one hand and between Tunis ACC and Malta ACC on the other hand. These messages are:

a) ABI :

Advanced Boundary Information Message: The ABI message is transmitted through communication between computers from a transferring centre to an accepting centre in order to guarantee the consistency of the flight plan data bank of the accepting centre with the current flight and to update the flight plan of the accepting centre.

b) ACT :

Activation Message: The ACT message is transmitted through communication between computers and allows activating the flight in the accepting centre. If the accepting controller accepts the flight in the conditions of activation (specially estimate and flight level), this message replaces the telephone coordination between controllers, otherwise, the calling initiative depends on the accepting controller.

c) LAM :

Logical Acknowledgement Message : The LAM message is transmitted through communication between computers by the accepting centre after reception of an ABI or ACT message. Non reception of the LAM message by the transferring centre generates an alarm indicating the risk for non reception of the ABI or ACT message by the accepting centre. This alarm implies a telephone coordination initiative from the transferring centre.