

ARRETE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT
N° 1655-12 DU 24 JOUMADA I 1433 (16 AVRIL 2012) RELATIF AU PLAN DE VOL.

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT,

Vu le décret n°2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 79,

Arrête :

Article premier : Définitions

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

Plan de vol (PLN) : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne. Le plan de vol est le document sous la forme duquel le commandant de bord fournit à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne tous les renseignements concernant tout ou partie d'un vol projeté.

Plan de vol déposé (FPL) : le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme des services de la circulation aérienne (ATS) par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures.

Plan de vol en vigueur (CPL) : plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.

Plan de vol répétitif (RPL) : plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive.

Plan de vol ATC (APL) : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol ou d'une partie de vol, transmis en cours de vol par le pilote ou communiqué lors de la coordination du vol, par l'organisme de service de la circulation aérienne transféreur à l'organisme de service de la circulation aérienne accepteur qui le transmettra à son tour aux organismes intéressés de la circulation aérienne.

Vol IFR : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions de vol à vue.

Article 2 : Dépôt du plan de vol

2.1 Le dépôt du plan de vol est obligatoire pour tous les vols IFR et VFR effectués dans l'espace aérien sous la responsabilité du Maroc, tel qu'il est défini par les accords régionaux de la navigation aérienne de l'organisation d'aviation civile internationale.

2.2 Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne seront communiqués sous forme d'un plan de vol.

2.3 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 intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une partie d'un vol.

2.4 Un plan de vol sera soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

2.5 Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol ne sera pas déposé plus de 120 heures avant l'heure de départ du poste de stationnement. S'il est communiqué en cours de vol, il sera transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne dix minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

2.6 Lorsqu'il se produit un retard de plus de 15 minutes par rapport à l'heure estimée de départ du poste de stationnement dans le cas d'un vol contrôlé, ou un retard de plus d'une heure dans le cas d'un vol non contrôlé, pour lequel un plan de vol a été déposé, le plan de vol doit être amendé ou, s'il y a lieu, un nouveau plan de vol doit être déposé et l'ancien plan de vol annulé.

Article 3 : Teneur du plan de vol

Un plan de vol doit comprendre les renseignements ci- après :

- * identification de l'aéronef ;
- * règles de vol et type de vol ;
- * nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage ;
- * équipement et possibilités mentionnés dans la case n° 10 de l'annexe 1 au présent arrêté ;
- * aéroport de départ ;
- * heure estimée de départ du poste de stationnement ;
- * vitesse(s) de croisière ;
- * niveau(x) de croisière ;
- * route à suivre ;
- * aéroport de destination et durée totale estimée ;
- * aéroport(s) de dégagement ;
- * renseignements divers mentionnés dans la case n° 18 de l'annexe 1 au présent arrêté ;
- * autonomie mentionnée dans la case n° 19 de l'annexe 1 au présent arrêté ;
- * nombre de personnes à bord ;
- * équipement de secours et de survie.

Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de l'aéroport de départ est l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol, peuvent être obtenus, au besoin.

Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de l'heure estimée du départ du poste de stationnement est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

Article 4 : Etablissement du plan de vol.

4.1 Plan de vol déposé

4.1.1 Quel que soit le but pour lequel le plan de vol est déposé, ce plan contiendra tous les renseignements sur les rubriques appropriées prévues à l'article 3 ci-dessus, en ce qui concerne la totalité du parcours ou la partie de ce parcours pour laquelle le plan de vol est déposé.

4.1.2 Un plan de vol déposé doit être rédigé conformément aux instructions et au modèle figurant en annexe 1, annexé à l'original du présent arrêté.

4.1.3 Un plan de vol déposé doit être établi pour chaque étape. Pour les vols comportant plusieurs étapes, les plans de vol déposés de chaque étape peuvent être établis sur l'aéroport de départ de la première étape.

4.1.4 Un plan de vol déposé communiqué avant le vol doit être remis directement par le commandant de bord ou son représentant, ou transmis par un moyen de communication approprié au bureau de piste de l'aéroport de départ.

4.1.5 S'il n'y a pas de bureau de piste sur l'aéroport de départ, un plan de vol déposé peut être

transmis par téléphone, téléimprimeur ou autre moyen approprié au bureau de piste le plus proche ou à l'organisme des services de la circulation aériennes desservant ou chargé de desservir l'aérodrome de départ.

4.1.6 S'il n'y a pas d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ, le commandant de bord doit faire connaître à l'organisme auquel le plan de vol déposé a été transmis, ou à l'organisme des services de la circulation aériennes desservant ou chargé de desservir l'aérodrome de départ, son heure réelle de décollage immédiatement après l'envol.

4.1.7 Si des circonstances imprévues conduisent le commandant de bord à déposer un plan de vol pendant le vol, il doit être transmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Si le commandant de bord ne peut pas transmettre directement le plan de vol déposé à l'organisme intéressé, il doit l'adresser à une autre station de communications air-sol en demandant la retransmission à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

4.2 Plan de vol répétitif

4.2.1 Le plan de vol répétitif doit être établi conformément aux instructions et au modèle figurant en annexe 2 annexé à l'original du présent arrêté sauf si un accord particulier autorise un exploitant à utiliser d'autres supports se prêtant au traitement électronique de l'information.

4.2.2 Le plan de vol répétitif peut être utilisé pour les vols IFR exploités régulièrement les mêmes jours de plusieurs semaines consécutives, et se reproduisant dix fois au moins, ou chaque jour pendant au moins dix jours consécutifs. Les éléments de chaque plan de vol doivent être stables.

4.2.3 Les plans de vol répétitifs doivent couvrir la totalité du vol depuis l'aérodrome de départ jusqu'à l'aérodrome de destination, et ne s'appliquent que dans la mesure où toutes les autorités des services de circulation aérienne intéressés par ces vols ont accepté ces plans de vol.

4.2.4 Les plans de vol répétitifs doivent être remis ou envoyés à Eurocontrol (service RPL) pour les vols opérant dans la zone IFPS et par la poste au bureau RPL dont l'adresse est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique au moins trois semaines avant la date du premier vol de la série à laquelle ils s'appliquent. Un délai différent peut être défini si un accord particulier autorise un exploitant à utiliser d'autres supports se prêtant au traitement électronique de l'information.

4.2.5 Les plans de vol répétitifs prennent systématiquement fin à des dates fixes spécifiées par le bureau RPL. S'ils sont reconduits, ils doivent faire l'objet du dépôt ou de l'envoi d'une nouvelle liste au bureau RPL.

Article 5 : Modification au plan de vol.

5.1 Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent arrêté, toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR, seront signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.

5.2 Les modifications ayant un caractère permanent et les annulations définitives des plans de vol répétitifs doivent être adressées au bureau RPL au moins sept jours avant que la modification ne devienne effective.

5.3 Les modifications ayant un caractère temporaire et occasionnel des plans de vol répétitifs en ce qui concerne le type de l'aéronef, sa catégorie de turbulence de sillage, équipement et possibilité, sa vitesse ou son niveau de croisière, doivent être notifiées pour chaque vol, aussitôt que possible et au plus tard 30 minutes avant le départ, au bureau de piste de l'aérodrome de départ.

5.4 En cas de modification imprévue concernant l'identification de l'aéronef, l'aérodrome de départ, la route ou l'aérodrome de destination, le plan de vol répétitif doit être annulé pour la journée en cause et un nouveau plan de vol doit être déposé.

5.5 L'exploitant doit faire en sorte que les plus récentes données de plan de vol, y compris les modifications permanentes et les modifications imprévues, qui concernent un vol faisant l'objet d'un plan de vol répétitif et qui ont été dûment communiquées à l'organisme compétent, soient mises à la disposition du pilote commandant de bord.

5.6 Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé,

Article 6 : Demande de modification au plan de vol.

Les demandes de modifications au plan de vol comporteront les renseignements ci-après :

- a) changement de niveau de croisière : identification de l'aéronef ; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau ; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux limites des régions d'information de vol suivantes.
- b) changement de route :
 - i. Sans changement de destination : identification de l'aéronef, règles de vol ; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés ; tous autres renseignements appropriés.
 - ii. Avec changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés, aérodrome(s) de dégagement ; tous autres renseignements appropriés.

Article 7 : Changements involontaires.

7.1 En cas de changements involontaires au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes seront prises :

- a) écart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifiera le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible ;
- b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en sera avisé ;
- c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant deux minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne, l'heure prévue corrigée sera notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

7.2 En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS-C (surveillance dépendante automatique) en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne sera informé automatiquement par liaison de données chaque fois qu'il se produit des changements qui dépassent les seuils spécifiés dans le contrat d'événement ADS. (Copyright Artémis 2012 - tous droits réservés)

On entend par accord ADS, le plan de compte rendu ADS qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS, qui doivent être convenues avant que ne débute la fourniture des services ADS).

Article 8 : Acceptation du plan de vol.

Le premier organisme des services de la circulation aérienne qui recevra un plan de vol ou une modification de plan de vol doit :

- a) vérifier que le format et les conventions de données y sont respectés ;
- b) vérifier que ce plan de vol ou le changement apporté est complet et, dans la mesure du possible, exact ;
- c) prendre en cas de besoin des dispositions pour rendre le plan de vol ou la modification acceptable aux services de la circulation aérienne ;
- d) indiquer à l'expéditeur que le plan de vol ou le changement apporté est accepté.

Article 9 : Respect du plan de vol.

9.1 Il faut se conformer au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé sauf :

- a) Si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ;

b) En cas de force majeure nécessitant une action immédiate : dans ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne sera informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

9.2 Sauf autorisation ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés doivent suivre, dans la mesure du possible :

- a) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route ; et
- b) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

Article 10 : Abaissement des conditions météorologiques au dessous des conditions VMC (conditions météorologiques de vol à vue).

Lorsqu'il deviendra évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé doit :

- a) demander une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à destination ou jusqu'à un aéroport de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC (contrôle du trafic aérien) est requise ; ou
- b) S'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu en a), poursuivre le vol en VMC et aviser l'organisme ATS approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aéroport approprié le plus proche ; ou
- c) Si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, demander l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial ; ou
- d) demander l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

Article 11 : Clôture du plan de vol.

11.1 Un compte rendu d'arrivée sera remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aéroport 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'aéroport de destination.

11.2 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 sera clos, au besoin, par un compte rendu approprié à l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé.

11.3 S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aéroport d'arrivée, le compte rendu d'arrivée sera établi, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.

11.4 Lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aéroport d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il prendra les dispositions ci-après. Juste avant l'atterrissage, il devra, si possible, transmettre à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, au cas où un tel compte rendu est demandé. En principe, ce message sera 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.

11.5 Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renfermeront les renseignements suivants :

- a) identification de l'aéronef ;
- b) Aéroport de départ ;
- c) Aéroport de destination (en cas de déroutement seulement) ;
- c) Aéroport d'arrivée ;
- e) Heure d'arrivée.

Article 12 : Procédures complémentaires

Les procédures complémentaires régionales de l'Organisation de l'aviation civile Internationale en matière de plan de vol, sont applicables dans l'espace aérien sous la responsabilité du Maroc tel qu'il est défini par les accords régionaux de la navigation aérienne. Ces procédures feront l'objet de publication d'information aéronautique.

Article 13 : Abrogation

Le présent arrêté entre en vigueur à compter du 15 novembre 2012 et abroge à compter de la même date l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 221-05 du 27 mai 2005 concernant le plan de vol.

Rabat, le 24 joumada I 1433 (16 avril 2012).

Aziz Rabbah.

*

* *

Annexe 1

1.1. Formulaire de plan de vol

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">FF</div>	ADDRESSEE(S) Destinataire(s) <div style="border: 1px solid black; height: 20px;"></div>		
FILING TIME Heure de dépôt <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	ORIGINATOR Expéditeur <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 20px;"></div>		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du (des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
1 MESSAGE TYPE Type de message <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">(FPL)</div>	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	8 FLIGHT RULES Règles de vol <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	TYPE OF FLIGHT Type de vol <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>
9 NUMBER Numéro <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	WAKE TURBULENCE CAT Cat. de turbulence de sillage <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	10 EQUIPMENT Équipement <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	TIME Heure <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>		
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	LEVEL Niveau <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	ROUTE Route <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 20px;"></div>	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>			
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers <div style="border: 1px solid black; height: 20px;"></div>		TOTAL EST Durée totale estimée <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	ALTN AERODROME Aérodrome de dégoûtement <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>
2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégoûtement <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (à NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉS)			
19 ENDURANCE Autonomie <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	PERSONS ON BOARD Personnes à bord <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>		
20 SURVIVAL EQUIPMENT Équipement de survie <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>	EMERGENCY RADIO Radio de secours <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>		
21 DISCRETS Canots <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	22 POLAR Polaire <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	23 DESERT Désert <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	24 MARITIME Maritime <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>
25 JUNGLE Jungle <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	26 JACKETS Objets de survie <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px;"></div>		
27 NUMBER Nombre <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	28 CAPACITY Capacité <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	29 COVER Couverture <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>	30 COLOUR Couleur <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px;"></div>
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marquages de l'aéronef			
REMARKS Remarques <div style="border: 1px solid black; height: 20px;"></div>			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 20px;"></div>			
FILED BY / Dépôté par: <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 20px;"></div>			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires			

1.2. Rédaction du plan de vol déposé (FPL)

1.2.1 Généralités

Toutes les heures figurées doivent être des heures UTC exprimées par un groupe de 4 chiffres. Toutes les durées estimées doivent être exprimées par un groupe de 4 chiffres (heures et minutes).

Les numéros de case figurant sur le plan de vol correspondent aux numéros de type de champ dans les messages ATS.

La partie ombrée précédant la case 3 est réservée aux organismes COM et ATS.

Note : Les systèmes de données des services de la circulation aérienne peuvent imposer des contraintes de communication ou de traitement en ce qui concerne l'information figurant dans les plans de vol déposés. Il peut s'agir, par exemple, de limites applicables à la longueur d'une case, au nombre d'éléments indiqués dans la case ROUTE ou à la longueur totale du plan de vol. Les contraintes significatives sont décrites dans la publication d'information aéronautique pertinente.

1.2.2 Insertion des données

Les cases 7 à 18 seront remplies comme indiqué ci-après, sauf dispositions contraires des organismes de la circulation aérienne (voir publications appropriées d'information aéronautique).

La case 19 sera également remplie comme il est indiqué ci-après lorsque cela est demandé pour faciliter l'alerte ou les recherches. En tout état de cause, ces renseignements devront être disponibles en cas de besoin dans les services de l'exploitant.

Case 7 : Identification de l'aéronef (7 caractères maximum)

Insérer l'une des identifications suivantes, en utilisant 7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe :

a) indicatif OACI de l'exploitant d'aéronef suivi de l'identification du vol (exemples : RAM770, KLM511, AFR2025) lorsqu'en radiotéléphonie, l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se composera de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef suivi de l'identification du vol (exemples : ROYAL AIR MAROC 770, KLM 511, AIR France 2025) ;

Ou

b) marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef (exemples : CNRMF, 4XBCD, N2567GA) lorsque :

1) en radiotéléphonie, l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se composera de cette seule identification (exemple : CGAJS), ou sera précédé de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef (exemple : BLIZZARD CGAJS) ;

2) l'aéronef n'est pas doté de radio.

Note 1 : Les normes relatives aux marques de nationalité, aux marques communes et aux marques d'immatriculation à utiliser figurent dans l'Annexe 7, Chapitre 2.

Note 2 : les dispositions relatives à l'emploi des indicatifs d'appel radiotéléphoniques figurent dans l'annexe 10, volume II, chapitre 5. Les indicatifs de l'OACI et les indicatifs téléphoniques des exploitants d'aéronef sont donnés dans le document 8585 - Indicateurs des exploitants d'aéronefs et services aéronautiques.

Case 8 : Règles de vol et type de vol (un ou deux caractères)

Règles de vol

Indiquer au moyen de l'une des lettres ci-après la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer :

I s'il est prévu que le vol se déroulera entièrement en régime IFR ;

V s'il est prévu que le vol se déroulera entièrement en régime VFR ;

Y si le vol débutera en régime IFR et si, par la suite, les règles de vol changeront une ou plusieurs fois ;

Z si le vol débutera en régime VFR et si, par la suite, les règles de vol changeront une ou plusieurs fois.

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

Type de vol

Indiquer au moyen de l'une des lettres ci-après le type de vol :

S : pour transport aérien régulier ;

N : pour transport aérien non régulier ;

G : pour aviation générale ;

M : pour aviation militaire ;

X : pour autres types de vol n'entrant pas dans les catégories définies ci-dessus.

Préciser le type de vol après STS dans la case 18, ou lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des services ATS, indiquer la raison après l'indicateur RMK dans la case 18.

Case 9 : Nombre d'aéronefs, type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage

Nombre d'aéronef (1 ou 2 caractères)

Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

Type d'aéronef (de 2 à 4 caractères)

Insérer l'indicatif approprié tel qu'il est spécifié dans le document OACI des indicatifs de type d'aéronef (DOC.8643)

Ou

Si pareil indicatif n'a pas été attribué ou en cas de vol en formation groupant des aéronefs de plusieurs types, Insérer ZZZZ et spécifier (le nombre d'aéronefs et) le(s) type(s) d'aéronef dans la case 18, à la suite de TYP/.

Catégorie de turbulence de sillage (1 caractère)

Indiquer au moyen d'une barre oblique suivie des lettres ci-après la catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef.

H - GROS PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136 000kg ;

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.

Case 10 : Equipement et possibilités

Les possibilités englobent les éléments suivants :

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

Equipement et possibilités de radiocommunication, de navigation et d'approche

Insérer une lettre comme suit :

N Si aucun équipement COM/NAV/d'approche correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors fonctionnement,

Ou

S Si l'équipement type COM/NAV/d'approche correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (cf. note 1)

Et/Ou

Insérer un ou plusieurs des caractères suivantes pour décrire l'équipement et les possibilités COM/NAV/ d'approche disponibles et en état de fonctionner :

A Système d'atterrissage GBAS

B LPV (APV avec SBAS)

C LORAN C

D DME

E1 FMC WPRACARS

E2 D-FIS ACARS

E3 PDC ACARS

F ADF

G GNSS (voir Note 2)

H HF RTF

I Navigation par inertie

J 1 CPDLC ATN VDL mode 2 (voir note 3)

J2 CPDLC FANS 1/A HFDL

J3 CPDLC FANS 1/A VDL mode A

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-P9 Réservées aux RCPR Approuvé PBN (voir Note 4)

T TACAN

U UHF RTF

V VHF RTF

W Approuvé RVSM

X Approuvé MNPSY VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
Z autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités (cf. note 5).

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

Note 1 : Si la lettre S est utilisée, l'équipement type pour un vol IFR est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS. à moins qu'une autre combinaison ne soit prescrite.

Note 2 : Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans la case 18 à la suite de NAV/, séparés par des espaces.

Note 3 : Voir la norme RTCA/EUROCAE " Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - D0-280B/ED-110B) " pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.

Note 4 : Si la lettre Rd est utilisée, les niveaux de navigation fondée sur les performances qui peuvent être atteints sont précisés dans la case 18 à la suite de PBN/. Des éléments indicatifs sur l'application de la navigation fondée sur les performances à un tronçon de route, une route ou une région donnés figurent dans le manuel relatif à la navigation fondée sur les performances (" Performance-Based Navigation Manual ") (Doc 9613).

Note 5 : Si la lettre Z est utilisée, préciser dans la case 18 l'autre équipement transporté ou les autres possibilités à la suite de COM/, NAV/ et/ou DAT/, selon qu'il convient.

Note 6 : Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisations et d'acheminements.

Equipement et possibilités de surveillance

INSCRIRE N si l'aéronef n'est pas doté d'un équipement de surveillance pour la route à suivre ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner,

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

SSR modes A et C

A : Transpondeur - mode A (4 chiffres - 4096 codes) ;

C : Transpondeur - mode A (4 chiffres - 4096 codes) et mode C ;

SSR mode S

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

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

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

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

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

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

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

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

ADS-B

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

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

U1 possibilité ADS-B émission utilisant l'UAT ;

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

V1 possibilité ADS-B émission utilisant la VDL mode 4 ;

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

ADS-C

D1 ADS-C avec possibilités FANS 1/A ;

G1 ADS-C avec possibilités ATN.

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

Exemple : ADE3RV/HB2U2V2G1

Note : Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans la case 18 à la suite de SUR/.

Case 13 : aéroport de départ et heure (8 caractères)

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

Ou si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué :

Insérer ZZZZ et PRECISER dans la case 18 le nom et remplacement de l'aéroport à la suite de DEP/,

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

Ou si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol :

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

Puis, sans espace Insérer

pour un plan de vol déposé avant le départ, l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT), ou pour un plan de vol reçu d'un aéronef en vol, l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route auquel s'applique le plan de vol.

Case 15 : Route

Insérer la première vitesse de croisière comme dans a) et le premier niveau de croisière comme dans b), sans espace intermédiaire

Puis à la suite de la flèche, insérer la description de route comme dans c).

a) Vitesse de croisière (maximum 5 caractères)

Insérer la vitesse vraie, pour la première partie ou la totalité de la " croisière ", sous l'une des formes suivantes :

* en noeuds, au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (exemple : N0485) ; ou

- en kilomètres par heure, au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (exemple : K0830) ; ou

- en nombre de Mach, au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres représentant le produit par 100 du nombre de Mach arrondi au centième (exemple : M082).

b) Niveau de croisière (maximum 5 caractères)

Insérer le niveau de croisière prévu pour la première partie ou la totalité de la route à parcourir, dans l'une des formes suivantes :

Niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple : F085 ; F330) ;

Ou

Altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de 3 chiffres (exemples : A045 ; A100) ;

Ou pour les vols VFR non contrôlés, l'abréviation VFR.

c) Route (y compris les changements de vitesse, de niveau et/ou de règles de vol)

Vols sur des routes ATS désignées

Insérer l'indicatif de la première route ATS si l'aérodrome de départ se trouve sur la route ATS, ou y est relié, Ou si l'aérodrome de départ n'est pas situé sur la route ATS, ou n'y est pas relié, les lettres DCT, suivies du point où l'aéronef rejoindra la première route ATS, puis de l'indicatif de la route ATS

Puis insérer chaque point où il est prévu qu'un changement de vitesse et/ou de niveau commencera, ou qu'un changement de route ATS et/ou de règles de vol sera effectué,

Note. - Lorsqu'une transition est prévue entre une route ATS inférieure et une route ATS supérieure, et que l'orientation de ces routes est la même, il n'est pas nécessaire d'insérer le point de transition.

Suivi dans chaque cas de l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même s'il n'est pas différent du précédent, Ou de DCT si le vol jusqu'au point suivant aura lieu en dehors d'une route désignée, à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.

Vols en dehors des routes ATS désignées

Indiquer des points normalement séparés par des intervalles ne dépassant pas 30 minutes de vol ou 370km (200 NM), notamment chaque point où il est prévu un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route, ou un changement de règles de vol Ou

Définir la route, pour les vols en majeure partie orientés est-ouest, par des points significatifs choisis à intervalles d'un demi - degré ou d'un degré de latitude sur des méridiens espacés de 10 degrés.

Pour les vols en majeure partie orientés nord-sud, définir les routes par des points significatifs choisis à intervalles d'un degré de longitude sur des parallèles spécifiés espacés de 5 degrés.

Insérer DCT entre les points successifs à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques ou par un relèvement et une distance.
Utiliser seulement les conventions de 1) à 6) ci-après et séparer toutes les subdivisions par un espace.

1) Route ATS (de 2 à 7 caractères)

Indicatif codé attribué à la route ou au tronçon de route, y compris, s'il y a lieu, l'indicatif codé attribué à l'itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée (exemples : BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Note : On trouvera à l'Appendice 1 de l'Annexe 11 des dispositions relatives à l'application des indicatifs de route.

2) Point significatif (de 2 à 11 caractères)

Indicatif codé (de 2 à 5 caractères) attribué à ce point (exemples : LN, MAY, HADDY), Ou si aucun indicatif codé n'a été attribué, l'un des éléments suivants :

- degrés seulement (7 caractères)

2 chiffres indiquant la latitude en degrés, suivis de la lettre " N " (Nord) ou de la lettre " S " (Sud), puis 3 chiffres indiquant la longitude en degrés, suivis de la lettre " E " (Est) ou de la lettre " W " (Ouest).

Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; exemple : 33N010W ;

- degrés et minutes (11 caractères)

4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre " N " (Nord) ou de la lettre " S " (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre " E " (Est) ou de la lettre " W " (ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ;

exemple : 3558N01230W.

Relèvement à partir d'un point significatif et distance par rapport à ce point :

Identification du point significatif, suivie de 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point, suivis de 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 120° magnétiques et à 40 milles marins du VOR "CBA" doit être indiqué par CBA120040.

3) Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères)

Point où il est prévu qu'un changement de vitesse (de 5 % de la vitesse vraie ou de Mach 0,01 ou plus) ou un changement de niveau commencera, indiqué exactement comme en 2) ci-dessus, suivi d'une barre oblique et à la fois de la vitesse de croisière et du niveau de croisière, exprimés exactement comme en a) et b) ci-dessus, sans espace intermédiaire, même lorsqu'une seule de ces quantités changera.

Exemples :

LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

4) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères)

Point où doit avoir lieu un changement de règles de vol, exprimé exactement comme en 2 ou 3 ci-dessus, suivi d'un espace et d'une des abréviations ci-après :

VFR pour le passage du vol IFR au vol VFR

IFR pour le passage du vol VFR au vol IFR

Exemples : LN VFRLN/N0284A050 IFR

5) Croisière ascendante (maximum 28 caractères)

Lettre C suivie d'une barre oblique ; puis point où il est prévu d'amorcer la croisière ascendante, exprimé exactement comme en 2) ci-dessus, suivi d'une barre oblique ; puis vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante, exprimée exactement comme en a) ci-dessus, suivie des deux niveaux qui définissent la tranche d'espace à occuper au cours de la croisière ascendante, chaque niveau étant exprimé exactement comme en b) ci-dessus, ou du niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue, suivie des lettres PLUS, sans espace intermédiaire

Exemples :

C/48N050W/Mo82F290F350

C/48N050W/Mo82F290PLUS

C/52N050W/M220F 580F620.

6) Franchissement des frontières marocaines en VFR

Inscrire le point de franchissement dans la case 15 du plan de vol.

Reporter en case 18, après l'abréviation EET/, le temps estimé nécessaire pour arriver à ce point.

Case 16 : Aéroport de destination et durée totale estimée, aéroports de décollage à destination

Aéroport de destination et durée totale estimée (8 caractères)

Insérer l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aéroport de destination conformément au Doc

7910, Indicateurs d'emplacement, Ou

si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué,

Insérer ZZZZ et PRÉCISER le nom et l'emplacement de l'aéroport dans la case 18 à la suite de DEST/.

PUIS, SANS ESPACE,

INSCRIRE la durée totale estimée

Note 1 : La durée totale estimée est :

dans le cas des vols IFR, le temps estimé nécessaire à l'aéronef ; à partir du moment du décollage, pour arriver au point désigné, défini par rapport à des aides à la navigation, où il est prévu d'amorcer une procédure d'approche aux instruments ; si aucune aide à la navigation n'est associée à l'aéroport de destination, le temps nécessaire à l'aéronef ; à partir du moment du décollage pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination ; dans le cas des vols VFR, le temps estimé nécessaire à l'aéronef ; à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination.

Note 2 : Dans le cas d'un plan de vol communiqué par un aéronef en vol, la durée totale estimée est la durée estimée à partir du premier point de la route auquel s'applique le plan de vol jusqu'au point où le plan de vol prend fin.

Aéroport(s) de décollage à destination

Insérer les indicateurs d'emplacement OACI de quatre lettres d'un maximum de deux aéroports de décollage à destination, conformément au Doc 7910, Indicateurs d'emplacement, séparés par un espace,

Ou

si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à l'aéroport de décollage à destination,

Insérer ZZZZ et PRÉCISER le nom et l'emplacement de l'aéroport dans la case 18 à la suite de ALTN/.

Case 18 : Renseignements divers

Note : L'emploi d'indicateurs ne figurant pas dans la liste ci-après peut se traduire par le rejet, le traitement incorrect ou la perte de données.

Le trait d'union et la barre oblique ne devraient être utilisés que comme il est prescrit ci-dessous. Insérer 0 (zéro) si aucun renseignement n'est donné dans cette case

Ou tous 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/ motif du traitement spécial de la part des services ATS, p. ex. ; mission de recherche et sauvetage, comme suit :

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

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

FFR : lutte incendie ;

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

HAZMAT : vol transportant des marchandises dangereuses ;

HEAD : vol avec statut " Chef d'Etat " ;

HOSP : vol sanitaire déclaré par les autorités médicales ;

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

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

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

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

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

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

EUR/ Suivi d'un ou plus des descripteurs cités ci-dessous :

- PROTECTED ;

L'indicateur EUR/PROTECTED doit être inséré, au niveau des FPLs des vols sensibles sans qu'il soit, transmis en dehors de la zone IFPS. Aucune répétition des indicateurs susmentionnés, ne doit être permise.

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

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

	Spécifications RNAV
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou IRS
B6	RNAV 5 LORAN C

C1	RNAV 2 tous capteurs permis
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	Spécifications RNP
L1	RNP4
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis
O2	RNP 1 de base GNSS
O3	RNP 1 de base DME/DME
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH avec BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)

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

NAV/ Renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation autre que ce qui est précisé à la rubrique PBN/ selon les exigences de l'autorité ATS compétente. Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement, p. ex. NAV/GBAS SBAS.

COM/ Applications ou possibilités de communications non spécifiées dans la case 10 a.

DAT/ Applications ou possibilités de données non spécifiées dans la case 10 a.

L'insertion de la lettre Z dans la case 10a, pour indiquer l'exemption des équipements suivants :

RNAV, CPDLC et 8.33khz et ensuite insérer les indications : RNAVX, RNAVINOP, CPDLX et EXM833 dans la zone texte libre appropriée des indicateurs NAV/, DAT, et COM/ dans la case 18.

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

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

4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "N" (Nord) ou de la lettre "S" (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre " E " (Est) ou de la lettre " W " (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; exemple : 4620N07805W (11 caractères).

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

identification du point significatif, puis 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180E magnétiques et à 40 milles marins du VOR "DUB" devrait être indiqué sous la forme DUB 180040.

OU, premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radio borne, si l'aéronef n'a pas décollé d'un aéroport.

DEST/ Nom et emplacement de l'aéroport de destination, si le groupe ZZZZ figure dans la case 16. Dans le cas d'un aéroport ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aéroport en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

DOF/ 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour).

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

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

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204

SEL/ Indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

TYP/ Type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin, sans espace, du (des) nombre(s) d'aéronefs et séparé(s) par un espace, si le groupe ZZZZ figure dans la case 9.

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

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

Exemple : DLE/MDG0030

OPR/ Indicatif OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans la case 7.

ORGN/ Adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'expéditeur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité ATS compétente l'exige.

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

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

ALTN/ Nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe ZZZZ figure dans la case 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente : emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

RALT/ Indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route, conformément au Doc 7910, Indicateurs d'emplacement, ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

TALT/ Indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au Doc 7910, Indicateurs d'emplacement, ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

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

Exemples : RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH

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

* SRC/puis les abréviations suivantes { " RPL " | " FPL " | " AFIL " | " MFS " | " FNM " | " RQP " | " AFP " | " DIV " + (icao_aerodrome) | "ZZZZ"}.

* AWR/ Puis la lettre " R " suivie par un chiffre de {1 | 2 | "3" | "4" | "5" | "6" | 7 | "8" | 9}.

* IFP/ Suivi des descriptions suivantes (" ERROUTRAD " | " ERROUTWE " | " ERROUTE " | " ERRTYPE " | " ERRLEVEL " | " ERREOBT " | " NON833 " | " 833UNKNOWN " | " MODESASP " | " RVSMVIOLATION " | " NONRVSM " | "j" | " RVSMUNKNOWN " }.

* RVR/ Suivi de une à 3 lettres,

* RFP/ Puis la lettre " Q " suivie un chiffre de {1 | 2 | 3 | "4" | 5 | "6" | "7" | "8" | "9"}.

* STAYINFO/ suivie par un chiffre de {1 | "2" | "3" | "4" | "5" | "6" | "T" | 8 | "9" }

Les occurrences multiples (jusqu'à 9) du descripteur STAYINFO / doivent être traitées avec la lettre " n " indiquant une séquence supplémentaire.

Case 19 : Renseignements complémentaires

- Autonomie

A la suite de E/

Insérer un groupe de 4 chiffres donnant l'autonomie en heures et minutes.

- Personnes à bord

A la suite de P/

Indiquer le nombre total des personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité ATS compétente.. INSERER TBN (à notifier) si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

- Equipement de secours et de survie

R/ Radio

BIFFER la lettre U s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence UHF 243,0 MHz.

BIFFER la lettre V s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence VHF 121,5 MHz.

BIFFER la lettre E s'il n'y a pas d'émetteur de localisation d'urgence (ELT).

S/ Equipement de survie

BIFFER toutes les lettres s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord.

BIFFER la lettre P s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord.

BIFFER la lettre D s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord.

BIFFER la lettre M s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord

BIFFER la lettre J s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

J/ Gilets de sauvetage

BIFFER toutes les lettres s'il n'y a pas de gilet de sauvetage à bord.

BIFFER la lettre L si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes.

BIFFER la lettre F si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine.

BIFFER la lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme en R/ ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

D/ Canots

- Nombre

BIFFER les lettres D et C s'il n'y a pas de canot à bord, ou Indiquer le nombre des canots transportés, et

- Capacité

Indiquer le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés. -

COUVERTURE

BIFFER la lettre C si les canots ne sont pas couverts.

- Couleur

Indiquer la couleur des canots s'il y en a à bord.

A/ (couleur et marques de l'aéronef)

Insérer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

N/ Remarques

BIFFER la lettre N en l'absence de remarques, ou INDIQUER tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie.

c) Pilote

Insérer le nom du pilote commandant de bord.

1.2.3 Déposé par

Insérer le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol.

1.2.4 Acceptation du plan de vol

Indiquer l'acceptation du plan de vol de la manière prescrite par l'autorité compétente des services ATS.

1.2.5 Instructions pour l'insertion des données COM

Cases à remplir

REEMPLIR les deux premières lignes grisées du formulaire, et REEMPLIR la troisième ligne grisée seulement lorsque cela est nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre 11, § 11.2.1.2, sauf prescription contraire des services ATS.

1.3. Instructions sur la transmission d'un message de plan de vol déposé (FPL)

Correction d'erreurs manifestes

Sauf prescription contraire RECTIFIER les erreurs de format et/ou les omissions (barres obliques) évidentes afin que soient respectées les dispositions de la Section 2.

Eléments à transmettre

TRANSMETTRE les éléments indiqués ci-dessous, sauf dispositions contraires :

a) les éléments des lignes grisées, au-dessus de la case 3 ;

b) en commençant par la séquence

(FPL de la case 3 :

tous les signes et toutes les données contenus dans les cases non grisées, jusqu'à la séquence) _à la fin de la case 18 ;des signaux d'alignement additionnels s'il y a lieu pour qu'aucune ligne des cases 15 ou 18 ne comporte plus de 69 caractères. Le signal d'alignement ne doit être inséré qu'à la place d'un espace, de manière à ne couper aucune séquence de données ;

des signaux lettres et des signaux chiffres (non imprimés à l'avance sur le formulaire) s'il y a lieu ;

c) la Fin RSFTA, comme suit :

Signal de fin de Texte

a) un signal LETTRES

b) deux RETOURS DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE

Séquence de dévidement de page

Sept CHANGEMENTS DE LIGNE

Signal de fin de Message

Quatre lettres N.

1.4. Instructions sur la transmission d'un message de plan de vol complémentaire (SPL)

Eléments à transmettre

Transmettre les éléments indiqués ci-dessous, sauf dispositions contraires :

a) indicateur de priorité RSFTA, indicateurs de destinataire, heure de dépôt, indicateur d'origine et, s'il y a lieu, identification précise des destinataires et/ou de l'expéditeur ;

b) en commençant par la séquence (SPL :tous les signes et toutes les données figurant dans les parties non grisées des cases 7,13,16 et 18, excepté que la parenthèse gauche ") " figurant à la fin de la case 18 ne doit pas être transmise ; puis les signes figurant dans la partie non grisée de la case 19, jusqu'à la séquence inclusivement de cette case ; des signaux d'alignement additionnels s'il y a lieu pour qu'aucune ligne des cases 18 et 19 ne comporte plus de 69 caractères. Le signal d'alignement ne doit être inséré qu'à la place d'un espace de manière à ne couper aucune séquence de données ; des signaux lettres et des signaux chiffres (non imprimés à l'avance sur le formulaire) s'il y a lieu ;

c) la Fin RSFTA, comme suit :

Signal de fin de Texte

a) un signal LETTRES

b) deux RETOURS DE CHARIOT, un CHANGEMENT DE LIGNE Séquence de dévidement de page

Sept CHANGEMENTS DE LIGNE

Signal de fin de Message

Quatre lettres N.

1.6. Modèle OACI de liste de plans de vol répétitifs (RPL)

[illegible]

2.2. Rédaction du plan de vol répétitif (RPL)

2.2.1 Généralités

Lister les plans de vol qui se rapportent aux vols IFR (Règles de vol I dans le FPL).

On suppose que tous les aéronefs assurent des vols réguliers (type de vol S dans le FPL) ; dans le cas contraire, donner les indications nécessaires en Q (Remarques).

On suppose que tous les aéronefs exploités selon des plans de vol répétitifs sont dotés de transpondeurs mode A et mode C à 4096 codes. Dans le cas contraire, donner les indications nécessaires en Q (Remarques).

Lister les plans de vol dans l'ordre alphabétique des indicateurs d'emplacement des aérodromes de départ.

Lister les plans de vol pour chaque aérodrome de départ dans l'ordre chronologique des heures estimées de départ du poste de stationnement.

Respecter méticuleusement les conventions de données indiquées pour le FPL, sauf indication contraire du paragraphe 2.2.4 ci-dessous.

Exprimer toutes les heures en heure UTC à l'aide de 4 chiffres.

Exprimer toutes les durées estimées à l'aide de 4 chiffres (heures et minutes). Inscrire les données en utilisant une seule ligne pour chaque étape même si l'indicatif d'appel est le même pour plusieurs étapes.

Signaler clairement les adjonctions et suppressions selon les instructions du paragraphe 2.2.4 ci-dessous relatives à la case H. Les listes ultérieures comprendront les données corrigées et ajoutées, et les plans de vol supprimés n'y figureront pas.

Numéroter les pages en inscrivant le numéro de la page et le nombre total des pages constituant la liste.

Utiliser plusieurs lignes par RPL lorsqu'une seule ne suffit pas dans les cases O et Q.

2.2.2. Annulation ou modification de vol

a. Inscrire un signe moins dans la case H, puis toutes les autres données relatives au vol annulé ou modifié.

b. Insérer une nouvelle ligne de données en inscrivant un signe plus dans la case H, ainsi que la dernière date de validité du vol dans la case J, toutes les autres données relatives au vol demeurant inchangées.

c. Dans le cas d'un vol modifié, insérer une troisième ligne de données avec le signe plus dans la case H, avec toutes les données relatives au vol modifiées selon les besoins, et particulièrement les nouvelles dates de validité dans les cases I et J.

2.2.3. Instructions à suivre pour remplir la liste RPL

Remplir les cases A à Q comme suit :

Case A : Exploitant

Inscrire le nom de l'exploitant.

Case B : Destinataire(s)

Inscrire le nom des organismes désignés par les Etats en vue de la gestion des RPL pour les FIR ou zones de responsabilité que la route du vol intéresse.

Case C: Aérodrome(s) de départ

Inscrire les indicateurs d'emplacement des aérodromes de départ.

Case D : Date

Inscrire sur chaque page la date (année, mois, jours, en un groupe de six chiffres) de la liste. (Exemple : 1er avril 1986 s'écrit 860401).

b) niveau de croisière

Inscrire le niveau de croisière prévu pour la première partie de la route ou pour sa totalité, comme dans la case 15 du FPL.

c) route

Inscrire la route dans son intégralité, comme dans la case 15 du FPL.

Case E: Numéro de série

Inscrire le numéro de série de la liste, composé des deux derniers chiffres du millésime, d'un tiret et du numéro d'ordre de la liste pour l'année en cours (commencer par le numéro 1 chaque année).

Case F: Page/Total

Inscrire le numéro de la page et nombre total des pages constituant la liste.

Case G : Renseignements complémentaires A

Inscrire le nom et les coordonnées appropriées de l'entité où sont disponibles et peuvent être obtenus sans délais les renseignements normalement indiqués dans la case 19 du FPL.

Case H : Type d'entrée

Inscrire un signe moins (-) pour chaque plan de vol supprimé de la liste.

Inscrire un signe plus (+) pour chaque plan de vol inscrit pour la première fois et, par la suite, pour chaque plan de vol non inscrit dans la liste précédente.

Note : Aucun renseignement n'est exigé sous cette rubrique pour un plan de vol qui demeure le même que dans la liste précédente.

Case I : Valable à partir du

Inscrire la date (année, mois, jour, comme en case D) à laquelle il est prévu que le vol sera exécuté pour la première fois).

Case J : Valable jusqu'au

Inscrire la date (année, mois, jour, comme en case D) à laquelle il est prévu que le vol sera exécuté pour la dernière fois de la manière indiquée sur la liste, ou UFN si la période de validité n'est pas connue.

Case K : Jours d'exploitation

Inscrire le numéro de chaque jour de la semaine dans la colonne appropriée :
1 = lundi... 7 = dimanche.

Inscrire 0 dans la colonne appropriée chaque jour où le vol n'aura pas lieu.

Case L : Identification de l'aéronef

(Case 7 du FPL)

Inscrire l'identification de l'aéronef qui exécutera le vol.

Case M : Type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage (Case 9 du FPL)

Inscrire l'indicatif OACI approprié extrait du DOC 8643 - Indicateurs de type d'aéronef de l'OACI.

Inscrire H, M ou L selon le cas.

Case N : Aéroport de départ et heure

(Case 13 du FPL)

Inscrire l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de départ.

Inscrire l'heure de départ du poste de stationnement, c'est-à-dire l'heure à laquelle on estime que l'aéronef commencera à se déplacer en vue du départ.

Case O : Route

(Case 15 du FPL)

a) vitesse de croisière

Inscrire la vitesse vraie pour la première partie croisière du vol ou pour sa totalité, comme dans la case 15 du FPL.

b) niveau de croisière

Inscrire le niveau de croisière prévu pour la première partie de la route ou pour sa totalité, comme dans la case 15 du FPL.

c) route

Inscrire la route dans son intégralité, comme dans la case 15 du FPL.

Case P : Aéroport de destination et durée totale estimée (Case 16 du FPL)

Inscrire l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de destination.

Inscrire la durée totale estimée.

Case Q : Remarques

Inscrire les renseignements exigés par l'autorité ATS compétente, les renseignements normalement fournis selon les mêmes conventions que dans la case 18 du FPL et tout autre renseignement relatif au vol qui intéresse les services ATS, en tenant compte des équipements et possibilités contenus dans la case 10.

8. Exemple de liste RPL remplie

[illegible]