

مقرر

من وزير النقل عدد 752 مؤرخ في 11 نونبر 2012 يتعلق بضبط نماذج خطة الطيران وقائمة خطط الطيران المتكررة.

إن وزير النقل،

بعد الاطلاع على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959،

وعلى القانون عدد 110 لسنة 1998 المؤرخ في 28 ديسمبر 1998 المتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات، كما تم تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 41 لسنة 2004 المؤرخ في 3 ماي 2004،

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بمقتضى القانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 وعلى جميع النصوص التي نقحتها أو تمتتها وخاصة القانون عدد 25 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009،

وعلى الأمر عدد 863 لسنة 1986 المؤرخ في 15 سبتمبر 1986 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 86 لسنة 1991 المؤرخ في 14 جانفي 1991 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل،

وعلى قرار وزير النقل المؤرخ في 26 أكتوبر 2009 المتعلق بخطة الطيران وخاصة الفصول 4 و5 و6 منه،

وعلى مقرر وزير النقل عدد 45 المؤرخ في 17 مارس 2009 المتعلق بنماذج خطط الطيران،

وباقتراح من المدير العام للطيران المدني،

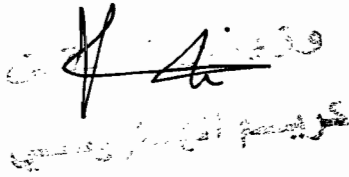
قرّر ما يلي:

الفصل الأول- يضبط ملحق هذا المقرر شكل ومضمون النماذج التي ينبغي على مستغلي الطائرات و وحدات خدمات الحركة الجوية استغلالها لإعداد خطط الرحلات الجوية.

الفصل 2- تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا المقرر وخاصة منها أحكام مقرر وزير النقل عدد 45 المؤرخ في 17 مارس 2009 المتعلق بنماذج خطط الطيران.

الفصل 3 - تدخل أحكام هذا المقرر حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ 15 نوفمبر 2012.

الفصل 4- المدير العام للطيران المدني والرئيس المدير العام لديوان الطيران المدني والمطارات ومستغلو الطائرات مكلفون، كل في ما يخصه، بتنفيذ أحكام هذا المقرر.


كريم الغنوشي

**MINISTÈRE DU TRANSPORT
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE**

Annexe à la décision N° 752 Du 11 OCT 2012

**Fixant les modèles de formulaire de plan de vol
et de liste de plans de vol répétitifs.**

Septembre 2012

SOMMAIRE

1. Modèle de formulaire de plan de vol :.....	1
2. Instructions pour l'établissement du plan de vol.....	2
3. Modèle de liste de plans de vol répétitifs :.....	17
4. Instructions à suivre pour remplir la liste RPL.....	18

1. Modèle de formulaire de plan de vol :

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité ←≡ FF →	ADDRESSEE(S) Destinataire(s)		
FILING TIME Heure de dépôt	ORIGINATOR Expéditeur		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message ←≡ (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure		ROUTE Route
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination	
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALT AERODROME Aérodrome de dépayement
2ND ALT AERODROME 2 ^e aérodrome de dépayement			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord	EMERGENCY RADIO Radio de secours	
SURVIVAL EQUIPMENT / Équipement de survie	JACKETS/GILETS de sauvetage	UHF U	VHF V
POLAR P	DESERT D	MARITIME M	UHF U
DINGHIES/Canots S	JUNGLE J	LIGHT L	VHF V
NUMBER D	CAPACITY	COVER C	FLUORESC F
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef			
REMARKS Remarques			
PILDT-IN-COMMAND Pilate commandant de bord			
FILED BY / Déposé par			
		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

2. Instructions pour l'établissement du plan de vol

2.1 Généralités

Se conformer strictement aux formats prescrits et à la manière prescrite de spécifier les données.

Pour insérer les données, commencer par le premier espace prévu. Laisser en blanc les espaces inutilisés.

Exprimer toutes les heures d'horloge par un groupe de 4 chiffres en heures UTC.

Indiquer toutes les durées estimées au moyen de 4 chiffres (heures et minutes).

Parties grisées précédant la case 3 — à remplir par les services ATS et COM à moins que la responsabilité d'expédier les messages de plan de vol n'ait été déléguée.

Lorsqu'il est utilisé dans le plan de vol, le terme « aérodrome » est censé désigner également les emplacements, autres que les aérodromes, susceptibles d'être utilisés par certains types d'aéronefs, comme les hélicoptères ou les ballons.

2.2 Instructions sur l'insertion des données ATS

Remplir les cases 7 à 18, comme il est indiqué ci-dessous.

Remplir également la case 19, comme il est indiqué ci-dessous, lorsque cela paraît nécessaire.

Sur le formulaire, les numéros de case ne se suivent pas, car ils correspondent aux numéros de type de champ dans les messages ATS.

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

CASE 7 : IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF (MAXIMUM 7 CARACTÈRES)

INSCRIRE 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'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples: KLM511, NGA213, JTR25) lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se composera de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples: KLM 511, NIGERIA 213,-JESTER 25). ;

OU b) marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef (exemples: EIAKO, 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;

CASE 8 : RÈGLES DE VOL ET TYPE DE VOL (UN OU DEUX CARACTÈRES)

▪ Règles de vol

INSCRIRE 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.

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

▪ Type de vol

INSCRIRE 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'aéronefs (de 1 ou 2 caractères)

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

▪ Type d'aéronefs (de 2 à 4 caractères)

INSCRIRE l'indicatif approprié tel qu'il est spécifié dans le répertoire OACI des *Indicatifs de types 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.

INSCRIRE ZZZZ, et *SPÉCIFIER* dans la case 18 (les nombres d'aéronefs et) le(s) type(s) d'aéronef, à la suite de TYP/.

▪ **Catégorie de turbulence de sillage (1 caractère)**

INSCRIRE au moyen d'une barre oblique suivie de l'une 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 136 000 kg ;
- M — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg ;
- L — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7 000 kg.

CASE 10 : ÉQUIPEMENT 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;

▪ **Équipement de radiocommunication, de navigation et d'approche, et possibilités connexes**

INSCRIRE 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 de 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,

ET/OU

INSCRIRE une ou plusieurs des lettres suivantes pour indiquer l'équipement COM/NAV/d'approche en état de fonctionner et les possibilités disponibles:

A Système d'atterrissage GBAS	J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B LPV (APV avec SBAS)	K MLS
C LORAN C	L ILS
D DME	M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1 FMC WPR ACARS	M2 ATC RTF (MTSAT)
E2 D-FIS ACARS	M3 ATC RTF (Iridium)
E3 PDC ACARS	O VOR
F ADF	P1-P9 Réservées aux RCP

G GNSS	R Approuvé PBN
H HF RTF	T TACAN
I Navigation par inertie	UHF RTF
J1 CPDLC ATN VDL mode 2	V VHF RTF
J2 CPDLC FANS 1/A HF DL	W Approuvé RVSM
J3 CPDLC FANS 1/A VDL mode 4	X Approuvé MNPS
J4 CPDLC FANS 1/A VDL mode 2	Y VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Z Autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités
J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	

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

Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS, à moins qu'une autre combinaison ne soit prescrite par les services compétents du Ministère du Transport.

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.

Si la lettre R 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/.

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

Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement.

▪ **Équipement et possibilités de surveillance**

INSCRIRE N s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner,

OU

INSCRIRE un des caractères suivants ou, jusqu'à un maximum de 20, pour indiquer 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 — 4 096 codes)
- C Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C

▪ **SSR modes 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

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

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

CASE 13 : AÉRODROME DE DÉPART ET HEURE (8 CARACTÈRES)

INSCRIRE l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome de départ, conformément au Doc 7910 de l'OACI, *Indicateurs d'emplacement*,

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

INSCRIRE ZZZZ et *PRÉCISER* dans la case 18 le nom et l'emplacement de l'aérodrome 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'aérodrome,

OU, si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol,

INSCRIRE AFIL, et *PRÉCISER* 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,

INSCRIRE, 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

INSCRIRE 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, *INSCRIRE* la description de route c).

a) Vitesse de croisière (maximum 5 caractères)

INSCRIRE la *vitesse vraie*, pour la première partie ou la totalité de la « croisière », sous l'une des formes suivantes :

- *En kilomètres par heure*, au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (exemple:K0830) ; *ou*
- *En nœuds*, au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (exemple : N0485) ; *ou*
- *En nombre de Mach vrai*, lorsque les services compétents du Ministère du Transport le prescrit, 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)

INSCRIRE 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
- Niveau métrique standard en dizaines de mètres exprimé par la lettre S suivie de 4 chiffres (exemple : S1130) ; ou
- Altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de 3 chiffres (exemples : A045 ; A100) ; ou
- Altitude en dizaines de mètres exprimée par la lettre M suivie de 4 chiffres (exemple : M0840) ; 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

INSCRIRE 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 INSCRIRE 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,

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

INSCRIRE des points normalement séparés par des intervalles ne dépassant pas 30 minutes de vol ou 370 km (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 entre 70°N et 70°S, 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 hors de ces latitudes, les routes seront définies par des points significatifs sur des parallèles, normalement à intervalles de 20 degrés de longitude. Dans la mesure du possible,

la distance entre points significatifs correspondra au maximum à une heure de vol. Des points significatifs supplémentaires seront choisis selon les besoins.

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.

INSCRIRE 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 5) 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).

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 : 46N078W.*
- *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 : 4620N07805W.*
- *Relèvement et distance par rapport à un point de référence:*
- *Identification du point de référence, suivi 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. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué par DUB180040.*

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 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 VFR
LN/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, suivi des lettres PLUS, sans espace intermédiaire.

Exemples: C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

CASE 16 : AÉRODROME DE DESTINATION ET DURÉE TOTALE ESTIMÉE, AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT A DESTINATION

▪ **Aérodrome de destination et durée totale estimée (8 caractères)**

INSCRIRE l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome de destination conformément au Doc 7910 de l'OACI, Indicateurs d'emplacement,

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

INSCRIRE ZZZZ et *PRÉCISER* le nom et l'emplacement de l'aérodrome dans la case 18 à la suite de DEST/.

PUIS, SANS ESPACE,

INSCRIRE la durée totale estimée.

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.

▪ **Aérodrome(s) de dégagement à destination**

INSCRIRE les indicateurs d'emplacement OACI de quatre lettres d'un maximum de deux aérodromes de dégagement à destination, conformément au Doc 7910 de l'OACI, *Indicateurs d'emplacement*, séparés par un espace,

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à l'aérodrome de dégagement à destination,

INSCRIRE ZZZZ et *PRÉCISER* le nom et l'emplacement de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination dans la case 18 à la suite de ALTN/.

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS

L'emploi d'indicateurs ne figurent 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.

INSCRIRE 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 les services compétents du Ministère du Transport;

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'État»;

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.

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 RNP 4
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.

Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5.

Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

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

Si cela s'applique, insérer RNAVX (aéronef non équipé RNAV) ou RNAVINOP (plus de capacité B-RNAV suite à panne ou dégradation) comme détaillé dans l'IFPS User Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

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

Si cela s'applique, insérer EXM833 (aéronef exempté d'emport d'équipement 8.33) comme détaillé dans l'IFPS User Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

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

Si cela s'applique, insérer CPDLCX (aéronef exempté d'emport d'équipement CPDLC) comme détaillé dans l'IFPS User Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

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 par rapport à ce point, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR «DUB» devrait être indiqué sous la forme DUB180040.

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

DEST/ Nom et emplacement de l'aérodrome de 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, indiquer l'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.

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.

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.

Exemple: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Adresse de l'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux), lorsqu'elle est exigée par les services compétents du Ministère du Transport. 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 les services compétents du Ministère du Transport l'exige.

PER/ Renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique, si les services compétents du Ministère du Transport 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 de l'OACI, *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, 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 de l'OACI, *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 les services compétents du Ministère du Transport ou jugée nécessaire.

RFP/ Indicateur du numéro de l'itération de remplacement de plan de vol. Indiquer sous RFP/ la lettre "Q" suivie d'un chiffre indiquant le numéro de l'itération de remplacement de plan de vol soumis

Exemple : RFP/Q2 signifie « Plan de vol de remplacement n°2 (i.e seconde substitution)

Note. – Cette spécificité est détaillée dans les Suppléments Régionaux Européens (EUR SUPPs, Doc 7030), Chapitre 2

CASE 19 : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- **Autonomie**

À la suite de E/ *INSCRIRE* un groupe de 4 chiffres donnant l'autonomie en heures et minutes.

- **Personnes à bord**

À la suite de P/ *INSCRIRE* le nombre total des personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord,. *INSCRIRE* TBN (à notifier) si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

- **Équipement de secours et de survie**

R/ (RADIO) : *BIFFER* la lettre U s'il n'y a pas de fréquence UHF 243,0 MHz. *BIFFER* la lettre V s'il n'y a pas de fréquence VHF 121,5 MHz. *BIFFER* la lettre E s'il n'y a pas d'émetteur de localisation d'urgence (ELT).

S/ (ÉQUIPEMENT 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) *INSCRIRE* 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) *INSCRIRE* la couleur des canots s'il y en a à bord.

A/ (COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF) : *INSCRIRE* la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

N/ (REMARQUES) : *BIFFER* la lettre N en l'absence de remarques, ou *INSCRIRE* tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie.

C/ (PILOTE) *INSCRIRE* le nom du pilote commandant de bord.

2.3 Déposé par :

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

2.4 Acceptation du plan de vol :

Indiquer l'acceptation du plan de vol de la manière prescrite par les services compétents du Ministère du Transport

2.5 Instructions pour l'insertion des données COM :

- *Cases à remplir*

REmplir les deux premières lignes grisées du formulaire, et *REmplir* la troisième ligne grisée seulement lorsque cela est nécessaire.

4. Instructions à suivre pour remplir la liste RPL

4.1 Généralités

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

On suppose que tous les aéronefs assurent des vols réguliers (Type de vol S dans le format 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 4 096 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 formulaire de plan de vol sauf indication contraire de la Section 4.4.

Exprimer toutes les heures d'horloge 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 ligne par tronçon d'un vol comprenant une ou plusieurs escales, c'est-à-dire une ligne d'un aérodrome de départ à l'aérodrome de destination suivant, même si l'indicatif d'appel ou le numéro de vol est le même pour plusieurs tronçons.

Signaler clairement les adjonctions et suppressions selon les instructions de la Section 4.4 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.

4.2 Un vol sera annulé de la façon suivante :

- a) inscrire un signe moins dans la case H, puis toutes les autres données relatives au vol annulé ;
- b) insérer une nouvelle ligne de données en inscrivant un signe plus dans la case H, ainsi que la date du dernier vol dans la case J, toutes les autres données relatives au vol annulé demeurant inchangées.

4.3 Un vol sera modifié de la façon suivante :

- a) procéder à l'annulation du vol comme il est indiqué ci-dessus de la Section 4.2 ;
- b) insérer une troisième ligne de données sur le ou les nouveaux plans de vol, avec les données modifiées selon les besoins, y compris les nouvelles dates de validité dans les cases I et J.

Toutes les données relatives au même vol seront insérées successivement dans l'ordre spécifié plus haut.

4.4 Instructions à suivre pour inscrire les données 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 États 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, jour), en un groupe de six chiffres, à laquelle la liste a été présentée.

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 le nombre total des pages constituant la liste.

CASE G : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

INSCRIRE le nom et les coordonnées appropriées de l'organisme où sont disponibles et peuvent être obtenus sans délai 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.

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) 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) 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 ou le vol n'aura pas lieu.

CASE L : IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF (Case 7 du plan de vol OACI)

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

CASE M : TYPE D'AÉRONEF ET CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE (Case 9 du plan de vol OACI)

INSCRIRE l'indicatif OACI approprié extrait du Doc 8643 — *Indicatifs de types d'aéronef* de l'OACI.

INSCRIRE H, M ou L, selon le cas :

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

M — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg ;

L — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7 000 kg.

CASE N : AÉRODROME DE DÉPART ET HEURE (Case 13 du plan de vol OACI)

INSCRIRE l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome 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 plan de vol OACI)

a) Vitesse de croisière

INSCRIRE la vitesse vraie pour la première partie croisière du vol ou pour sa totalité, comme dans la case 15 a) du plan de vol OACI.

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 b) du plan de vol OACI.

c) Route

INSCRIRE la route dans son intégralité, comme dans la case 15 c) du plan de vol OACI.

CASE P : AÉRODROME DE DESTINATION ET DURÉE TOTALE ESTIMÉE
(Case 16 du plan de vol OACI)

INSCRIRE l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome de destination.

INSCRIRE la durée totale estimée.

CASE Q : REMARQUES

INSCRIRE les renseignements exigés par les services compétents du Ministère du Transport, les renseignements normalement fournis dans la case 18 du plan de vol OACI et tout autre renseignement relatif au vol qui intéresse les services ATS.