

**OBJET : Mise en œuvre du nouveau plan de vol OACI****INTRODUCTION**

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a approuvé le changement de contenu et de format du formulaire de plan de vol OACI. Ces changements seront applicables mondialement au 15 novembre 2012 à 00 :00 UTC bien que certains Etats soient susceptibles d'autoriser le dépôt en NOUVEAU format avant cette échéance. En liaison avec ces changements, la France amende ses règlements relatifs au dépôt de plan de vol.

Le format dit ACTUEL fait référence aux dispositions actuellement en vigueur à la parution de cette AIC qui ne sera plus utilisable au-delà du 15 Novembre 2012 à 00 :00 UTC.

Le format dit NOUVEAU fait référence aux dispositions induites par l'amendement n°1 à la 15ième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic aérien (PANS-ATM, doc 4444) sur les plans syntaxique et sémantique.

Cet amendement entrera en vigueur au 15 novembre 2012 à 00 :00 UTC et les changements qui en découlent deviendront alors mondialement applicables.

EXIGENCES

Les exigences et recommandations suivantes s'appliqueront pour tout vol évoluant tout ou partie sous le régime de la Circulation Aérienne générale (CAG) dans l'espace aérien français métropolitain.

A compter du **15 Novembre 2012 à 0000 UTC**, tous les plans de vol relatifs à des vols évoluant pour toute ou partie sous le régime de vol aux Instruments (IFR¹), ainsi que tous les plans de vol VFR devront être déposés au format NOUVEAU.

Les plans de vol déposés en format ACTUEL seront acceptés jusqu'à **00 :00 UTC du 15 Novembre 2012**.

Les plans de vol IFR ou VFR utilisant le format ACTUEL, déposés après le 15 novembre 2012 à 00:00 UTC seront systématiquement rejetés. L'annexe A de la présente AIC détaille les indications qui seront utilisées comme discriminant pour identifier le contenu d'un plan de vol comme répondant au format NOUVEAU ou ACTUEL.

La France n'accepte pas le dépôt des plans de vol VFR avec un préavis supérieur à 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT). Cette exigence demeurera en vigueur après le 15 novembre 2012.

PRINCIPAUX CHANGEMENTS*Périmètre*

Les messages impactés par ce changement de format sont : FPL, RPL, CPL, CHG, CNL, DLA, DEP, ARR, RQS, RQP et ALR.

Procédures ATS impactées

- Les plans de vol ne seront pas déposés plus de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement,
- Si un plan de vol est déposé plus de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour le vol considéré, la date de départ du vol (mention DOF) sera insérée dans la case 18 du plan de vol ainsi que dans tous les messages associés qui la contiennent,
- Les données de base de plan de vol révisées (par message CHG) appropriées seront communiquées aux entités concernées qui ne les ont pas reçues précédemment,
- Insertion systématique du champ 13b (EOBT) dans les messages CNL, CHG, ARR et RQS en sus de FPL, DLA, RQP (si connu) ALR, DEP et SPL,
- Insertion dorénavant systématique du champ 18 dans les messages CHG, DLA, CNL, DEP, RQP et RQS (inscription d'un « 0 » si le champ est vide),
- Si le contenu du champ 18 (renseignements divers) est modifié, il doit systématiquement être intégralement décrit dans le champ 22 « Amendement » du message CHG (inscription d'un « 0 » si le champ 18 devient vide).

Aspects syntaxiques

Les modifications syntaxiques majeures (i.e non exhaustives, se référer à l'Annexe C) concernent essentiellement :

- La nécessité de faire référence à la doc. OACI 7910 pour les indicateurs d'emplacement pour les aérodromes de départ, d'arrivée et de déroutement à l'arrivée,

¹ La France utilise les services du système intégré de traitement de plan de vol initial de l'IFPS. Ainsi, tous les plans de vol IFR, ou relatifs à des vols devront être déposés auprès de l'IFPS.

- Champ 15 (Route) : possibilité de spécifier des points en relèvement-distance par rapport à des points significatifs autres que des aides de radio-navigation,
- Champ 10, relatif aux Equipements et Possibilités,

Le terme "possibilités" couvre les 3 aspects suivants :

- a) la présence à bord de l'aéronef des équipements correspondants et en état de fonctionnement nominal,
 - b) les équipements et les possibilités sont en adéquation avec les qualifications de l'équipage,
 - c) lorsque cela s'applique, les autorisations de l'autorité correspondante.
- Champ 18, relatif aux Renseignements divers avec ses indicateurs :
 - o DOF/, inclusion obligatoire de la date du vol dès lors que le FPL est déposé plus de 24h avant l'EOBT,
 - o STS/, pour les nouvelles codifications de traitements ATS particuliers,
 - o PBN/, pour la codification de niveaux de possibilités RNAV et/ou RNP,
 - o COM/, NAV/ DAT/ pour indiquer des équipements et possibilités autres que ceux spécifiés en case 10.a ainsi que les exemptions propres à la zone EUR (EXM833, RNAVX, RNAVINOP, CPDLCX).
 - o DLE/, pour spécifier un retard ou attente en-route sur un point donné,
 - o ORGN/ Adresse RSFTA de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées,
 - o ALTN/, RALT/, TALT/ indiquent respectivement les aérodromes de déagements à destination, en route et au décollage,
 - o Insertion obligatoire d'un « 0 » si pas d'information à spécifier en champ 18.

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les dispositions présentées ici s'appliquent spécifiquement dans les espaces français de la région EUR OACI.

- **VFR** : Il est rappelé que la France limitera le préavis de dépôt de plans de vol VFR à un maximum de **24h** avant l'heure estimée de départ bloc (**EOBT**). Cette disposition demeurera en vigueur après le 15 novembre 2012 jusqu'à nouveau préavis.
- Sous l'indicateur **REG/** du **champ 18**, il ne sera possible de préciser **qu'une seule marque** de nationalité ou commune suivie de la marque d'immatriculation de l'aéronef. Dans le cas d'un plan de vol relatif à des aéronefs évoluant en formation, seule l'identification du leader devra être précisée.
- L'indicateur **DLE/** du champ 18, permettant de préciser une attente en route **ne sera pas traité dans les systèmes ATM** déployés en **France**. Pour faire mention d'une **attente en-route, en zone IFPS exclusivement**, il est **nécessaire** de faire usage de l'**indicateur STAY** qui demeure en vigueur et dont les modalités d'utilisation sont précisées dans le document *IFPS User Manual (STAY/ en champ 15 associé de STAYINFO/ en champ 18..., cf. IFPS User Manual)*.
- Sous l'indicateur STS/ du champ 18, lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des services ATS sont requis par l'exploitant d'aéronef, et lorsque parmi ceux-ci figurent « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD² », l'un de ces motifs doit figurer en première position.

RECOMMANDATIONS OPERATIONNELLES

Si une **portion du vol** est planifiée ou susceptible de s'exécuter **après 00:00 UTC le 15 novembre 2012**, le plan de vol correspondant devrait être déposé au **format NOUVEAU**.

Les **plans de vol répétitifs** (RPLs) relatifs à la saison **hiver 2012/2013** devraient être déposés en utilisant le format **NOUVEAU**. Tout RPL présentant une période de validité s'échelonnant au-delà du 15 novembre 2012 ne sera pas accepté au format ACTUEL.

Au cours de la période de transition qui précède le 15 novembre 2012, les exploitants d'aéronefs doivent s'assurer de l'utilisation du format plan de vol en conformité avec le format de plan de vol accepté par les prestataires de services de navigation aérienne (ANSPs) au sein des espaces aériens dans lesquels leurs vols vont évoluer.

A cet égard les sources d'information aéronautique (AIP/AIC) officielles en vigueur, publiées par les Etats concernés feront foi et devront être consultées. Ces informations peuvent être obtenues de façon complémentaire via le site internet OACI dédié au suivi de l'avancée d'implémentation du nouveau format plan de vol par FIR « Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) website » qui peut être consulté à l'URL suivante : (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>).

Les exploitants d'aéronefs sont encouragés à utiliser le système autonome de validation de plans de vol mis à disposition par l'IFPS (application IFPUV, cf. Annexe B) pour tester, bien en amont du 15 Novembre 2012, la validité de leurs plans de vol en format **NOUVEAU**.

La France, pour les espaces aériens de métropole, se situe au sein de la zone IFPS. Tous les plans de vol relatifs à des vols évoluant pour tout ou partie sous le régime de vol aux instruments (IFR) doivent être déposés auprès de l'IFPS. Le calendrier suivant porte sur les phases de transition, de la gestion du format ACTUEL vers le NOUVEAU format, en zone IFPS :

² En région OACI EUR, les vols présentant l'un des motifs sont exemptés d'allocation de créneau de régulation de trafic (ATFM)

L'IFPS accepte depuis le 30 mars 2012 les plans de vol IFR (ou relatifs à un vol évoluant en partie sous le régime de vol aux Instruments) au format NOUVEAU,

A compter du 15 novembre 2012 à 00:00UTC, l'IFPS n'acceptera plus les plans de vol déposés en format ACTUEL,

Les vols ayant une date estimée de départ du poste de stationnement (EOBD) comprise entre le 12 et le 16 novembre 2012 inclus ne pourront pas être soumis plus de 24h avant l'heure estimée de départ bloc EOBT,

A compter du 15 novembre 2012 à 00:00UTC, l'IFPS acceptera de nouveau les dépôts de plans de vol plus de 24 heures avant l'heure estimée de départ bloc EOBT dans une limite de 120 heures avant cette EOBT.

Il est rappelé aux exploitants d'aéronefs que l'IFPS ne peut pas être utilisé pour le dépôt de plans de vol relatifs aux vols évoluant exclusivement sous le régime de vol à vue (VFR) et concernant l'espace aérien français.

Il est recommandé aux exploitants d'aéronefs, aux pilotes et à tout opérateur en charge du dépôt ou du traitement de plans de vol et de messages ATS associés de se référer à l'IFPS Users Manual pour tous les détails concernant les procédures opérationnelles de l'IFPS en vigueur et le processus de traitement plan de vol qui y est implémenté.

L'IFPS Users Manual est disponible à l'URL suivante, sous la rubrique « Library » :
(http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html).

L'annexe C de cette Circulaire d'Information Aéronautique (AIC) décrit le détail des changements de contenu et de format relatifs au format NOUVEAU. L'amendement au formulaire de dépôt plan de vol OACI est disponible sur le site internet de l'OACI Europe et Atlantique Nord (www.paris.icao.int) en pointant sur le lien intitulé "Other Meetings, Seminars & Workshops" puis « FPL 2012 ICAO EUR Region Plan" et "Documentation related to FPL 2012 Amendment" Toute documentation relative à l'implémentation par l'IFPS de ce NOUVEAU format de plan de vol est disponible sur le site EUROCONTROL CFMU (www.cfm.eucontrol.int) rubrique "ICAO 2012 FPL".

AIC Annexe A – Discriminants relatifs aux format NOUVEAU et ACTUEL

Un plan de vol est considéré comme étant en format ACTUEL s'il contient l'une des indications suivantes:

- a) Champ 10a : J, M ;
- b) Champ 10b : D ;
- c) En champ 18, l'indicateur STS/ : ATFMEXEMPTAPPROVED, texte libre, c'est à dire toute indication autre que celles correspondant aux mots clés spécifiés par l'amendement n°1 PANS-ATM pour l'indicateur STS/ ;
- d) En champ 18, l'indicateur PER/ : toute indication autre que A, B, C, D, E, H.

Un plan de vol est considéré comme étant en format NOUVEAU s'il contient l'une des indications suivantes:

- a) Champ 10a : E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9 ;
- b) Champ 10b : E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1 ;
- c) Champ 18 : PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED ;

Note: EUR/PROTECTED ne doit être utilisé qu'en zone IFPS (si utilisé). Se référer au document IFPS User Manual.

- d) En champ 18, l'indicateur STS/ : ATFMX ;
- e) En champ 18, l'indicateur DAT/ : caractères autres que S, H, V, M ;
- f) Un message CHG, CNL, DLA, DEP ayant un champ 18 contenant davantage que le seul indicateur DOF/.

Si un plan de vol ne contient aucun des discriminants listés ci-dessus, il est considéré comme étant à la fois au format ACTUEL et NOUVEAU et sera traité en conséquence.

AIC Annexe B – Système de validation IFPS

L'application IFPUV, système de validation FPL2012 autonome de l'IFPS, permet de vérifier si un plan de vol de test contient du format NOUVEAU et met en évidence les erreurs de syntaxe détectées. Il est à noter que l'application IFPUV peut être utilisée pour analyser les aspects syntaxiques d'un plan de vol (nécessairement FPL), vis-à-vis du format NOUVEAU indépendamment du fait que le profil de vol traverse ou non la zone IFPS (IFPZ).

L'application IFPUV peut également être utilisée pour vérifier les aspects syntaxiques d'un plan de vol VFR.

En effet l'application IFPUV analyse en premier la syntaxe du plan de vol et n'analyse qu'ensuite si le vol est au moins partiellement IFR ou si une portion de route se trouve en zone IFPS (IFPZ). Si le plan de vol est purement VFR ou qu'aucune portion de route ne se trouve en zone IFPS (IFPZ), le message d'erreur suivant sera renvoyé :

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

S'il s'agit du seul message d'erreur renvoyé, cela signifie que l'IFPUV n'a détecté aucune erreur de syntaxe.

Si une erreur de syntaxe est détectée, le ou les items concernés seront mis en évidence et une description précise de l'erreur sera fournie en sus du message d'erreur.

L'application IFPUV est disponible depuis le site internet EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) (www.cfm.eurocontrol.int) via le lien "CFMU NOP – Public" puis "IFPUV – Flight Planning".

Les plans de vol de test peuvent être soumis, un par un, à l'application IFPUV par un éditeur de texte libre ("IFPUV – Free Text Editor »). Les messages ATS relatifs à un plan de vol (CHG, DLA, CNL...) ne peuvent pas être soumis à l'IFPUV qui n'analyse que les FPL et ne mémorise pas de FPL en session (vérification à la volée uniquement).

AIC Annexe C – Description détaillée des changements de contenu et de format du FPL OACI

Le texte **surligné en gris** renvoie à l'accord entériné par le Groupe Européen de Planification de la Navigation Aérienne (OACI EANPG) sur la façon de spécifier certaines indications du formulaire de planification de vol. Ces indications et exigences sont applicables uniquement au sein de la région OACI « Europe » et lorsque présentées ici, elles ont été adoptées par la France. L'AIP France listera ces exigences comme étant des différences ou suppléments vis-à-vis des Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic aérien (PANS-ATM, doc 4444).

La documentation OACI a été amendée pour spécifier qu'un plan de vol ne peut être soumis plus de 120 heures avant l'EOBT.

Lorsqu'il s'avère nécessaire de retarder un vol au delà de minuit, ce qui conduit à un changement de DOF, il est fortement recommandé d'utiliser le message CHG permettant d'indiquer sans équivoque le nouveau champ 13 (qui inclut l'EOBT) et d'amender le champ 18 en y incluant la nouvelle DOF. Il est à noter qu'en modifiant un champ, l'intégralité du contenu de ce champ doit impérativement être répétée et que le contenu de ce champ amendé ne se limite pas à la seule modification subie par ce champ. Cela est particulièrement pertinent pour le champ 18.

Les systèmes de traitement de données des services de trafic aérien (ATS) peuvent néanmoins imposer aux usagers des contraintes de spécification d'information dans les plans de vol. Les contraintes significatives sont à notifier dans les publications d'information aéronautique (AIP) nationales auxquelles il est nécessaire de se référer.

Les changements portant spécifiquement sur les champs du plan de vol sont les suivants:

Champ 7 – Identification de l'aéronef – Il a été clarifié que cette identification ne peut être exprimée sur plus de 7 caractères alphanumériques et que les traits d'union ou autres symboles tels que les espaces et les caractères autres que les chiffres et les lettres ne sont pas acceptés. Aucun autre changement n'a été apporté au champ 7.

Champ 8 – Règles et Types de vol – Il a été clarifié qu'en champ 15 (Route) doit être précisé le point ou l'ensemble des points auquel (auxquels) un changement de règles de vol est planifié. De la littérature additionnelle met en évidence que le statut du vol en termes de traitement particulier doit être précisé en champ 18 sous l'indicateur STS/, en utilisant nécessairement les descripteurs prévus à cet effet, et que toute autre raison de traitement particulier non standardisée sous STS/ doit être précisée dans ce même champ 18, sous RMK/. Aucun autre changement n'a été apporté au champ 8.

Champ 10 – Equipement et possibilités – De nombreux changements ont été apportés à ce champ. Il est important de noter que le champ 10 renseigne à présent sur les « possibilités » qui comportent 3 éléments :

- o La présence de l'équipement à bord et en état de fonctionnement nominal,
- o L'adéquation entre équipement à bord et qualifications de l'équipage,
- o L'autorisation de l'autorité compétente (le cas échéant).

Les précisions suivantes s'appliquent au champ 10a (radio communication, équipements et possibilités de navigation et d'approche)

INSCRIRE une lettre comme spécifié:

N si aucun équipement d'aide en approche de type COM/ ou NAV/ n'est présent à bord ou en état de marche,

OU S si les équipements standards de COM/ et NAV/ d'aide en approche sont présents à bord et en état de marche (voir Note 1).

ET/OU

INSCRIRE une ou plusieurs des lettres ou combinaisons suivantes pour indiquer les équipements d'aide en approche aux COM/ NAV disponibles et possibilités qui s'y rapportent :

A	GBAS landing system	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV with 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	Reservé pour RCP
G	GNSS (voir Note 2)		
H	HF RTF	R	PBN approuvé (voir Note 4)
I	Inertial Navigation	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (Voir Note 3)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4	W	RVSM approuvé
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	X	MNPS approuvé
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Autre équipement embarqué ou possibilité (Voir Note 5)

Tout caractère alphanumérique non indiqué ci-dessus est réservé.

Note 1. — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS.

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. — Si la lettre J est utilisée, spécifier dans la case 18 l'équipement transporté, à la suite de DAT/ suivi d'une ou plusieurs lettres, selon le cas. Voir la norme RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-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 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/. 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 , et(ou) NAV/ et/ou DAT/ , selon qu'il convient.

Les exemptions concernant RNAV, CPDLC et 8.33kHz sont à préciser en indiquant à la fois la lettre 'Z' en champ 10a et en insérant l'indicateur d'exemption approprié dans le champ 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :

- a) insérer EXM833 à la suite de COM/ ;
- b) insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/ ;
- c) insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

Note 6. — Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement.

Les spécifications suivantes s'appliquent au champ 10b (Equipements de surveillance et possibilités) :

INSCRIRE N si aucun équipement de surveillance n'est présent à bord ou n'est en état de fonctionnement nominal,

OU

INSCRIRE UN OU PLUSIEURS des caractères suivants, jusqu'à un maximum de 20, pour décrire les équipements 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 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/.

Champ 13 - Aéroport de départ et heure – des clarifications et spécifications additionnelles ont été apportées pour mentionner les aéroports de départ pour lesquels un indicateur d'emplacement OACI à 4 lettres n'a pas été alloué. Les spécifications suivantes s'appliquent au champ 13 :

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

OU

INSCRIRE ZZZZ si aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué et AJOUTER en champ 18, sous l'indicateur DEP/ le nom et l'emplacement de l'aéroport de départ (voir Note 1),

OU le premier point de la route ou le nom du premier marqueur radio, sous l'indicateur DEP/ si l'aéronef n'a pas décollé d'un aéroport,

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

INSCRIRE AFIL en mentionnant dans le champ Renseignements divers (type de champ 18), sous l'indicateur DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de l'organisme ATS auprès duquel des données de vol complémentaires peuvent être obtenues

Et ENSUITE, SANS ESPACE,

INSCRIRE l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) pour un plan de vol déposé avant le départ,

OU pour un plan déposé en cours de vol l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route à laquelle le plan s'applique.

Champ 15 - Route (incluant les changements de vitesse, de niveau de vol et/ou de règles de vol) – le texte a été clarifié pour stipuler qu'il est possible d'indiquer 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.

Cette précision a été apportée pour permettre de décrire un point de la route par référence (relèvement et distance) à un point significatif, autre qu'une aide de radionavigation.

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 180E magnétiques et à 40 milles marins du VOR «DUB» devrait être indiqué par DUB180040.

Champ 16 – L'intitulé du champ 16 a été clarifié pour préciser que les aéroports de dégagement auxquels il est fait référence sont des aéroports de **dégagement à destination**. Les spécifications relatives à l'indication de la durée totale estimée ainsi que la façon dont les emplacements géographiques doivent être spécifiés ont également été précisés.

Aéroport de destination et durée totale estimée (8 caractères)

INSCRIRE 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,

INSCRIRE 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.— 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 dégagement à destination

INSCRIRE les indicateurs d'emplacement OACI de quatre lettres d'un maximum de deux aéroports de dégagement 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 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/.

Champ 18 – Renseignements divers – des changements significatifs ont été apportés à ce champ.

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 prescrit.

L'amendement précise que seuls les indicateurs décrits peuvent être utilisés et doivent être insérés dans l'ordre établi. Les indicateurs sont définis comme suit et sont listés dans l'ordre selon lequel ils doivent être insérés (si utilisés) :

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'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.

	SPECIFICATIONS 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 or IRS
B6	RNAV 5 LORANC
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
	SPECIFICATIONS RNP
L1	RNP 4
01	RNP 1 de base tous capteurs permis
02	RNP 1 de base GNSS
03	RNP 1 de base DME/DME
04	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.

Note : Pour indiquer un équipement P-RNAV reposant uniquement sur des moyens VOR/DME pour la détermination de la position, les opérateurs insèrent la lettre 'Z' en case 10 du plan de vol et le descripteur « EURPRNAV » après l'indicateur NAV/ en case 18.

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.

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 complémentaires 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 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 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..

Exemple: -TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Adresse de l'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux), lorsqu'il est prévu que le vol utilisera les CPDLC via le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN). Exemple : l'adresse d'aéronef «F00001» est l'adresse la plus basse du bloc spécifique géré par l'OACI.

RVR/ La RVR minimale exigée pour le vol.

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

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.

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.

- FIN -