

**Arrêté du Ministre de l'Équipement et du Transport n°221-05 du 27/05/2005
relatif au plan de vol**

Le Ministre de l'Équipement 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 1^{er} : 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.

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^{ème} : Dépôt du plan de vol

1.1 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.

1.2 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.

- 1.3 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.
- 1.4 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.
- 1.5 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 sera déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ. 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.
- 1.6 Lorsqu'il se produit un retard de plus de 30 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.
- Aéroport de départ. (cf. note 1)
- Heure estimée de départ du poste de stationnement. (cf. note 2)
- Vitesse(s) de croisière.
- Niveau(x) de croisière.
- Route à suivre.
- Aéroport de destination et durée totale estimée.
- Aéroport(s) de décollage.
- Autonomie.
- Nombre de personnes à bord.

- Équipement de secours et de survie.
- Renseignements divers.

Note 1 : Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol, peuvent être obtenus, au besoin.

Note 2 : Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément 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 les renseignements sur les rubriques appropriées de la liste précédente jusqu'à la rubrique «aérodrome(s) de dégagement» incluse, 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.
- 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'aérodrome 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'aérodrome de départ.
- 4.1.5 S'il n'y a pas de bureau de piste sur l'aérodrome 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 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 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 effectué en tant que vol contrôlé, seront signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification apportée à un plan de vol sera signalée 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, 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 : 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 agira comme suit :

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

Article 7 : Respect du plan de vol.

7.1 A l'exception des cas prévus à l'article 7 du présent arrêté, un aéronef se conformera 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.

7.2 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.

7.3 Les dérogations aux dispositions du paragraphe 6.2, seront signalées à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne.

Article 8 : Changements involontaires.

8.1 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 trois 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.

8.2 En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS (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.

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 9 : 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 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 en plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agira comme suit :

- a) Il demandera une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à destination ou jusqu'à un aérodrome 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), il poursuivra le vol en VMC et avisera l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ;ou

- c) Si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demandera l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial ; ou
- d) Il demandera 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'aérodrome 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'aérodrome 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'aérodrome 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'aérodrome 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) Aérodrome de départ;
- c) Aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement);
- d) Aérodrome 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.

L'arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 772-69 du 9 chaoual 1389 (19 décembre 1969) concernant le plan de vol est abrogé.

Article 14 : Exécution.

Le Directeur de l'Aéronautique Civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin Officiel.

Karim Ghellab
Ministre de l'Équipement et du Transport

Annexe 1

1.1. 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
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau
ROUTE Route	
8 FLIGHT RULES Règles de vol	
WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	
10 EQUIPMENT Équipement	
TYPE OF FLIGHT Type de vol	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination	TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement	
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 E /	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie S / P / D / M / J	EMERGENCY RADIO Radio de secours R / U / V / E J / L / F / U / V
NUMBER Nombre D /	CAPACITY Capacité C /
COVER Couverture AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef	COLOUR Couleur
REMARKS Remarques N /	
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord C /	
FILED BY / Déposé par	
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.

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 au maximum:

a) marques 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: OOTEK), ou sera précédé de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef (exemple: SABENA OOTEK) ;

2) l'aéronef n'est pas doté de radio;

Ou

b) 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);

Note : 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 - Indicatifs des exploitants d'aéronefs et services aéronautiques.

CASE 8 : RÉGLES 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 pour IFR
V pour VFR
Y pour IFR d'abord, VFR ensuite
Z pour VFR d'abord, IFR ensuite.

Note : Spécifier dans la case 15 le point 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.

CASE 9: NOMBRE D'AERONEFS, TYPE D'AERONEF ET CATEGORIE 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

Equipement 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 une ou plusieurs des lettres suivantes pour décrire l'équipement COM/NAV/d'approche disponible et en état de fonctionner:

A LORAN A

B (non utilisée)

C LORAN C

D DME

E Decca

F ADF

G (GNSS)

H HF RTF

I Navigation par inertie

J Liaison des données (voir note 3)

K (MLS)

L ILS

M OMEGA

O VOR

P Doppler

Q (non utilisée)

R Equipement de route RNAV

T TACAN

U UHF RTF

V VHF RTF

W Equipement pour espace RVSM

X à utiliser sur prescription des services ATS

Y VHF 8.33

Z autre équipement se trouvant à bord (cf. note 2).

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

Note 2: Si la lettre Z est utilisée, spécifier dans la case 18 l'autre équipement transporté à la suite de COM/ et/ou NAV/ selon le cas.

Note 3: Si la lettre J est utilisée, spécifier dans la case 18 l'autre équipement transporté, à la suite de DAT/ suivi d'une ou plusieurs lettres selon le cas.

Note 4: Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisations et d'acheminement.

Equipement de surveillance

Insérer l'un des caractères suivant pour décrire l'équipement de surveillance en état de fonctionner qui se trouve à bord:

Equipement SSR

N : Néant;

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

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

X : Transpondeur - mode S sans transmission ni de l'identification de l'aéronef ni de l'altitude - pression;

P : Transpondeur - mode S y compris la transmission de l'altitude - pression, mais sans transmission de l'identification de l'aéronef;

I : Transpondeur - mode S y compris la transmission de l'identification de l'aéronef, mais sans transmission de l'altitude - pression;

S : Transpondeur - mode S y compris la transmission de l'altitude - pression et de l'identification de l'aéronef.

Equipement ADS

D : Capacité ADS

CASE 13 : AERODROME DE DEPART ET HEURE (8 caractères)

Insérer l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome de départ Ou si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué :

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

CASE15 : 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 un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route ATS et/ou un changement de règles de vol

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 (exemples: B11, UG5, UN971)

2) Point significatif (de 2 à 11 caractères)

Indicatif codé (de 2 à 5 caractères) attribué à ce point (exemples: RG, CSD, GALTO), **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 par rapport à une aide de navigation et distance à cette aide:

Identification de cette aide de navigation (normalement un VOR) sous forme de deux ou trois caractères, puis 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de cette aide, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance à cette aide. 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 doit avoir lieu un changement de vitesse (de 5 % de la vitesse vraie ou de Mach 0,01 ou plus) ou un changement de niveau, 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 change.

Exemples:

RG/N0284A045

CSD/N0305F180

GALTO/N0420F330

3558N01230W/N0500F350

33N010W/M082F330

CBA120040/N0350F240

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:

RG VFR
RG/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/M082F290F350

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 : AERODROME DE DESTINATION ET DUREE TOTALE ESTIMEE, AERODROMES DE DEGAGEMENT

Aérodrome de destination et durée totale estimée (8 caractères)

Insérer l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome de destination puis, sans espace, la durée totale estimée,

Ou

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

Insérer ZZZZ puis, sans espace, la durée totale estimée, et **PRECISER** le nom de l'aérodrome dans la case 18 à la suite de DEST/.

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'aérodrome de destination, le temps nécessaire à l'aéronef; à partir du moment du décollage pour arriver à la verticale de l'aérodrome 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'aérodrome 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.

Aérodrome(s) de dégagement (4 caractères)

Insérer les indicateurs d'emplacement OACI de quatre lettres d'un maximum de deux aérodromes de dégagement, séparés par un espace,

Ou

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

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

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS

Insérer 0 (zéro) si aucun renseignement n'est donné dans cette case

Ou tous autres renseignements nécessaires, de préférence dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner:

- **EET/** Points significatifs ou limites de FIR et durées estimées cumulatives de vol jusqu'à ces points ou limites de FIR.

Exemples: EET/GALTO 0745 TTN EET/GMMM 0204.

- **RIF/** Détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome, si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie restante de l'aéronef il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aérodrome de destination situé au-delà de l'aérodrome prévu. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification d'autorisation en cours de vol.

Exemples:

RIF/CSD OLOMA ADM GMAD

RIF/GALTO UB11 RBT GMME

RIF/GMMN

- **REG/** Marques d'immatriculation de l'aéronef, si elles diffèrent de l'identification de l'aéronef donnée dans la case 7.

- **SEL/** Indicatif SELCAL.

- **OPR/** Nom de l'exploitant s'il ne ressort pas manifestement de l'identification de l'aéronef donnée dans la case 7.

- **STS/** Motif du traitement spécial de la part des services A TS ;

Exemples:

aéronef-hôpital: STS/HOSP

un moteur arrêté: STS/ONE ENG INOP

aéronef effectuant une opération de recherches et de sauvetage: STS/SAR

- **TYP/** Type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin du (des) nombre(s) d'aéronefs, si groupe ZZZZ figure dans la case 9.

- **PER/** Données sur les performances de l'aéronef,

- **COM/** Renseignements significatifs ayant trait à l'équipement COM

Exemple: COM/UHF seulement

- **NAV/** Renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation

Exemple: NAV/INS

- **DEP/** Nom de l'aérodrome de départ, si le groupe ZZZZ figure dans la case 13, ou indicateur DACI de quatre lettres de l'emplacement de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si l'abréviation AFIL figure dans la case 13.

- **DEST/** Nom de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans la case 16.

- **ALTN/** Nom de l'aérodrome de dégagement si le groupe ZZZZ figure dans la case 16.

- **RMK/** Toute autre remarque en langage clair.

CASE 19 : RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

- 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,. 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

- CAPACITE

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'AERONEF

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 DEPOSE PAR

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

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 : AERODROME(S) DE DEPART

Inscrire les indicateurs d'emplacement des aérodrômes 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).

CASE E : NUMERO DE SERIE

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 : LIEU DES RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Nommer l'endroit précis où sont disponibles et peuvent être obtenus sans délais les renseignements normalement indiqués dans la case 19 du FPL ou la personne qui en est dépositaire.

CASE H : TYPE D'ENTREE

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 A 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'AERONEF

(Case 7 du FPL)

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

CASE M: TYPE D'AERONEF ET CATEGORIE 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 : AERODROME DE DEPART ET HEURE

(Case 13 du FPL)

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 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: AERODROME DE DESTINATION ET DUREE TOTALE ESTIMEE

(Case 16 du FPL)

Inscrire l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome 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.