

UN NOUVEAU PLAN DE VOL AU 15 NOVEMBRE PROCHAIN

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a approuvé l'amendement n°1 à la 15^{ème} édition des « Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic aérien » (PANS-ATM, doc 4444), qui introduit des changements de contenu et de format du formulaire de plan de vol. Ces changements sont applicables mondialement le 15 novembre 2012 à 00 :00 UTC.

Un arrêté modificatif aux règles de l'air sera prochainement publié abrogeant donc l'arrêté du 13 mars 1992. L'exigence relative à la communication de l'heure de décollage dans le cas où il n'y a pas d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ (Art.5 de l'arrêté du 13 mars 1992) est reportée dans les « règles de l'air » (annexe 1 à l'arrêté du mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne). Par ailleurs, les règles de l'air font référence à l'AIP pour les modalités de communication et de rédaction du plan vol.

Il convient de noter qu'en dehors de la prise en compte du nouveau cadre OACI, aucune nouvelle exigence n'est introduite. Les changements consistent principalement en une nouvelle ventilation des dispositions de l'arrêté du 13 mars 1992.

Principales modifications du formulaire plan de vol (Cf. nouvel imprimé ci-joint):

- Champ 8 (Règles de vol)
 - 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

Dans les cas Y et Z, préciser en case 15 - champ Route - le ou les points où un changement de règles de vol est prévu.

Dans le cas Z, spécifier en case 18 - champ EET - la durée de vol associée au point de passage en IFR.
- Champ 15 (Route) : possibilité de spécifier des points en relèvement-distance par référence à des points significatifs autres que des aides de navigation ;
- Champ 10 : anciennement « Equipement », il devient « Equipements et Possibilités » ;
Le champ 10-a concerne les moyens de communication, de navigation et d'approche, le champ 10-b les moyens de surveillance.
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 (Renseignements divers) : il voit la création de nouveaux indicateurs, la modification de l'usage d'indicateurs existants, ainsi qu'un changement de leur ordre d'écriture dans le champ 18. Les principaux changements concernent les indicateurs suivants :
 - DOF/ : utilisé régionalement, il devient d'usage mondial. Inclusion obligatoire de la date du vol dès lors que le FPL est déposé plus de 24h avant l'heure estimée de départ bloc (**EOBT : Estimated Off-Block Time**). **En IFR, FPL ne seront pas déposés plus de 120 h avant l'heure estimée du poste de stationnement.** Cf. les spécifications françaises ci-dessous pour le VFR
 - STS/ : nouvelles codifications de traitements ATS particuliers, l'usage du texte libre n'est plus possible ;

- PBN/ : nouvel indicateur pour la codification de niveaux de possibilités RNAV et RNP ;
- COM/, NAV/ DAT/ : utilisés lorsque la lettre Z est insérée en case 10-a. Exemptions propres à la zone EUR (EXM833, RNAVX, RNAVINOP, CPDLCX) ;
- SUR/, nouvel indicateur pour les applications ou possibilités de surveillance non indiquées en champ 10-b ;
- DLE/, pour spécifier un retard ou attente en-route sur un point donné, mais ce champ ne sera pas traité par les systèmes ATM français. En zone IFPS, il faudra utiliser l'indicateur STAY pour indiquer une attente en-route ;
- ALTN/, RALT/, TALT/ indiquent respectivement les aérodromes de déagements à destination, en route et au décollage ;
- ORGN/ Adresse RSFTA de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées.

Spécificités françaises

La France adopte les procédures décrites dans l'amendement n°1 à la 15^{ème} édition des « Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic aérien ». Les spécificités suivantes sont néanmoins applicables :

- **En France, le préavis de dépôt d'un plan de vol VFR ne sera pas supérieur à 24h.**
- Sous l'indicateur **REG/** du **champ 18**, il ne sera possible de préciser **qu'une seule marque** de nationalité ou commune suivi de la marque d'immatriculation de l'aéronef. Dans le cas d'un plan de vol relatif à des aéronefs évoluant en formation, seule la marque d'immatriculation du leader devra être précisée.
- L'indicateur **DLE/** du champ 18, permettant d'indiquer 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 Users Manual* édité par Eurocontrol (STAY/ en champ 15 associé de STAYINFO/ en champ 18, cf. *IFPS Users 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 figure « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD », l'un de ces motifs doit figurer en première position.

L'attention des pilotes est donc appelée sur le fait que les plans de vol IFR ou VFR utilisant le format ACTUEL, déposés après le 15 novembre 2012 à 00:00 UTC **seront systématiquement rejetés**. Par conséquent, les pilotes qui ont mis en mémoire des éléments servant au dépôt de plan de vol sur OLIVIA doivent donc, après la mise en service de la version V4.0, mettre à jour la description de chaque aéronef défini dans leur profil pour les champs suivants :

- Champ 10a, AidEquipment
- Champ 10b, SsrEquipment
- Champ 18, Divers PBN (nouveau champ).

Les procédures techniques de dépôt du plan de vol de nature opérationnelle seront insérées dans l'AIP ENR 1.10 et les nouvelles dispositions ont été publiées par la circulaire d'information AIC A 2012_17 FR du 16 août 2012 et téléchargeable à l'adresse suivante :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/aicfrancea/AIC_A_2012_17_FR.pdf