

Instructions pour l'établissement du formulaire plan de vol avec OLIVIA

TABLE DES MATIERES

• Identification de l'aéronef	• Vitesse de croisière
• Règle de vol	• Niveau de croisière
• Type de vol	• Route, vols sur des routes ATS désignées
• Nombre d'aéronefs	• Route, vols en dehors des routes ATS désignées
• Type d'aéronefs	• Aérodrome de destination
• Catégorie de turbulence de sillage	• Durée totale estimée
• Équipement de radiocommunication de navigation et d'approche	• Aérodrome(s) de dégagement à destination
• Équipement de surveillance SSR	• Renseignements divers
• Équipement de surveillance ADS	• Autonomie
• Aérodrome de départ	• Personnes à bord
• Date et heure de départ	• Équipement de secours et de survie

1 Généralités

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).

Note.— 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 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 l'autorité ATS compétente l'exige ou lorsque cela paraît nécessaire autrement.

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

CASE 7 : IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF

INSCRIRE l'une des identifications suivantes, en utilisant de 4 à 7 caractères alphanumériques :

- **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,

- **marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation** de l'aéronef (exemples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) lorsque :
 - 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)
 - l'aéronef n'est pas doté de radio.

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

Note.2 — Les dispositions relatives à l'emploi des indicatifs d'appel radiotéléphoniques figurent dans l'Annexe 10, Volume II, Chapitre 5. Les indicatifs de l'OACI et les indicatifs téléphoniques des exploitants d'aéronefs sont donnés dans le Doc 8585 — Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques.

[Retour à la table des matières](#)

CASE 8 : RÈGLES DE VOL ET TYPE DE VOL

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

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.

[Retour à la table des matières](#)

Type de vol

INSCRIRE au moyen de l'une des lettres ci-après le type de vol lorsque l'autorité ATS compétente l'exige :

- **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.

[Retour à la table des matières](#)

<h2>CASE 9 : NOMBRE D'AÉRONEFS, TYPE D'AÉRONEF ET CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE</h2>

Nombre d'aéronefs (de 1 ou 2 caractères)

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

[Retour à la table des matières](#)

Type d'aéronefs (de 2 à 4 caractères)

Dans le cas nominal :

- *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/** .

[Retour à la table des matières](#)

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 :

- **L** FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7 000 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 ;
- **H** GROS-PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 560 000 kg mais supérieure à 136 000 kg ;
- **J** GROS-PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 560 000 kg.

[Retour à la table des matières](#)

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;
- c) le cas échéant, autorisation de l'autorité compétente.

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

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
- **S** si l'équipement type COM/NAV/d'approche correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (*voir Note 1*)

ET/OU,

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

- **A** Système d'atterrissage GBAS
- **B** LPV (APV avec SBAS)
- **C** LORAN C
- **D** DME
- **E1** FMC WPR ACARS
- **E2** D-FIS ACARS
- **E3** PDC ACARS
- **F** ADF
- **G** GNSS (*voir Note 2*)
- **H** HF RTF
- **I** Navigation par inertie
- **J1** CPDLC ATN VDL mode 2 (*voir Note 3*)

- **J2** CPDLC FANS 1/A HFDL
- **J3** CPDLC FANS 1/A VDL mode A
- **J4** CPDLC FANS 1/A VDL mode 2
- **J5** CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- **J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- **J7** CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- **K** MLS
- **L** ILS
- **M1** ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- **M2** ATC RTF (MTSAT)
- **M3** ATC RTF (Iridium)
- **O** VOR
- **P1-P9** Réservées aux RCP
- **R** Approuvé PBN (*voir Note 4*)
- **T** TACAN
- **U** UHF RTF
- **V** VHF RTF
- **W** Approuvé RVSM
- **X** Approuvé MNPS
- **Y** VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
- **Z** Autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités (*voir Note 5*)

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

Note 1.— 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 l'autorité ATS compétente.

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

Note 3.— Voir la norme RTCA/EUROCAE « Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – 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/, NAV/ et/ou DAT/, selon qu'il convient.

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

[Retour à la table des matières](#)

Équipement et possibilités de surveillance

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

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

SSR modes A et C

- **A** Transpondeur — mode A (4 chiffres — 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 l'altitude-pression, mais non de l'identification de l'aéronef
- **S** Transpondeur — mode S, avec possibilité 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/.

[Retour à la table des matières](#)

CASE 13 : AÉRODROME DE DÉPART, DATE ET HEURE

Aérodrome de départ (4 caractères)

Dans le cas nominal :

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

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

- **INSCRIRE ZZZZ** et **PRÉCISER** dans la case 18 à la suite de **DEP/**, le nom et l'emplacement de l'aérodrome ou le premier point de la route ou la radio-borne si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome.

[Retour à la table des matières](#)

Date et heure de départ (deux fois 4 caractères)

Pour un plan de vol déposé avant le départ,

- **INSCRIRE la date et l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).**

[Retour à la table des matières](#)

CASE 15 : ROUTE

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)
- *en nœuds*, au moyen de la lettre **N suivie de 4 chiffres** (exemple : N0485)
- *en nombre de Mach vrai*, lorsque l'autorité ATS compétente 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).

[Retour à la table des matières](#)

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)
- *Niveau métrique standard en dizaines de mètres* exprimé par la lettre **S suivie de 4 chiffres** (exemple S1130), lorsque les autorités ATS compétentes le prescrivent ;
- *Altitude en centaines de pieds* exprimée par la lettre **A suivie de 3 chiffres** (exemples : A045 ; A100)

- *Altitude en dizaines de mètres* exprimée par la lettre **M suivie de 4 chiffres** (exemple : M0840)
- *Altitude en pieds* exprimée par la lettre **H suivie de 4 chiffres** (exemple : H4500)
- pour les vols *VFR non contrôlés*, l'abréviation **VFR** ou **V**.

Niveaux de vol autorisés pour règle de vol V (VFR) :

- soit VFR ou V
- soit de F035 à F195 par pas de 10.

Niveaux de vol autorisés pour règle de vol Z (Zoulou) :

- de F035 à F195 par pas de 10.

Niveaux de vol autorisés pour règle de vol I (IFR) ou Y (Yankee) et Equipement COM/NAV contenant W (équipement RVSM) :

- soit de F010 à F400 par pas de 10
- soit de F410 à F650 par pas de 20.

Niveaux de vol autorisés pour règle de vol I (IFR) ou Y (Yankee) et Equipement COM/NAV ne contenant pas W (pas d'équipement RVSM) :

- soit de F010 à F280 par pas de 10
- soit de F290 à F650 par pas de 20.

[Retour à la table des matières](#)

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,

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

SUIVI DANS CHAQUE CAS

- de l'**indicatif du tronçon de route ATS suivant**, même s'il n'est pas différent du précédent,

OU,

- de **DCT** si le vol jusqu'au point suivant aura lieu en dehors d'une route désignée, à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.

Vols en dehors des routes ATS désignées

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, lorsque les autorités ATS compétentes l'exigent,

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) Définition : Route ATS (de 2 à 7 caractères)

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

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

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

[Retour à la table des matières](#)

<h2>CASE 16 : AÉRODROME DE DESTINATION <i>ET DURÉE TOTALE ESTIMÉE</i>, AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT A DESTINATION</h2>
--

Aérodrome de destination (4 caractères)

Dans le cas nominal :

INSCRIRE l'**indicateur d'emplacement OACI** de quatre lettres de l'aérodrome de destination, conformément au Doc 7910, *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 **DEST/**.

[Retour à la table des matières](#)

Durée totale estimée (4 caractères)

Pour un plan de vol déposé avant le départ,

- *INSCRIRE* la **durée totale estimée**.

[Retour à la table des matières](#)

Aérodrome(s) de dégagement à destination (4 caractères par aérodrome)

Dans le cas nominal :

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

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

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

[Retour à la table des matières](#)

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS

INSCRIRE tous les autres renseignements nécessaires, dans le champ de saisie qui suit l'indicateur approprié :

STS/ : **motif du traitement spécial** de la part des services ATS, par exemple 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**. Incrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c'est-à-dire un 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.

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, par exemple NAV/GBAS SBAS. Outre le texte libre, contient aussi les descripteurs suivants :

- **RNAVX** – exempté RNAV
- **RNAVINOP** – RNAV inopérant

COM/ : applications ou **possibilités de communications** non spécifiées dans la case 10 a. Outre le texte libre, contient aussi le descripteur suivant :

- **EXM833** – exempté 8.33 kHz

DAT/ : applications ou **possibilités de données** non spécifiées dans la case 10 a. Outre le texte libre, contient aussi le descripteur suivant :

- **CPDLCX** – exempté CPDLC

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.

Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome par un des moyens suivants :

- *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 à partir d'un point significatif le plus proche et distance par rapport à ce point* :
Identification du point significatif suivie de **3 chiffres** donnant en degrés magnétiques le **relèvement** à partir de ce point, suivis de **3 chiffres** donnant en milles marins la **distance** par rapport à ce point. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué par DUB180040.
- **Premier point de la route** (nom ou LAT/LONG) ou **radio-borne** 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.

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/ : **indicateur 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.

Exemples :

- 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 l'autorité ATS compétente. « F00001 » est l'adresse d'aéronef la plus basse du bloc spécifique géré par l'OACI.

Exemple :

- CODE/F00001

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). Les points d'indications de retard ou d'attente sont séparés par un espace.

Exemple :

- DLE/MEN0030 SOPLO0020

Note.— DLE/ est pris en compte pour calculer le profil d'un vol IFR. DLE/ peut être renseigné pour un vol VFR mais il n'y a pas de calcul de profil de vol, c'est au pilote d'intégrer ce délai dans la durée totale estimée.

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

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 de 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 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.

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. Caractères autorisés en plus des caractères alphanumériques :

- ' apostrophe (accent aigu)
- ? point d'interrogation
- : deux points
- . point
- , virgule
- = signe égal
- + signe plus
- ' ' espace
- / slash

[Retour à la table des matières](#)

CASE 19 : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Autonomie (E/)

- **INSCRIRE l'autonomie en heures et minutes.**

[Retour à la table des matières](#)

Personnes à bord (P/)

Dans le cas nominal et lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité ATS compétente :

- **INSCRIRE** le **nombre total des personnes** (passagers et membres d'équipage) présentes à bord.

[Retour à la table des matières](#)

Équipement de secours et de survie

Radio de secours (R/)

- **COCHER** la case **UHF** s'il y a une fréquence UHF 243,0 MHz
- **COCHER** la case **VHF** s'il y a une fréquence VHF 121,5 MHz
- **COCHER** la case **ELT/PLB** s'il y a un émetteur/balise de localisation d'urgence.

Note 1.— Si la case ELT/PLB est cochée, préciser en case 19 – champ Remarques (N/) le type de balise ELT/PLB parmi les types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, présentés ci-dessous :

- ELT (Emergency Locator Transmitter ou émetteur de localisation d'urgence), équipement spécifique à l'aéronautique qui peut être mis en marche automatiquement par l'impact, on parle alors d'ELT automatique, ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

- *ELT/AF : A pour activation Automatique, F pour Fixe car attaché de façon permanente à l'aéronef.*
- *ELT/AP : A pour activation Automatique, P pour Portatif car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être aisément enlevé de l'aéronef.*
- *ELT/AD : A pour activation Automatique, D pour largable car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.*
- *ELT/S : pour activation manuelle de Survie, qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.*

- PLB (Personal Location Beacon ou balise de localisation personnelle) une balise de détresse autre qu'un ELT, autonome et portable, non spécifique à l'aéronautique, qui est mise en marche manuellement par des survivants.

Note 2.— Il importe que l'équipement de détresse soit correctement codé (pour les ELT conformément à l'annexe 10 de l'OACI Vol III 2ème partie chapitre 5) et soit enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné. Les informations d'enregistrement de la balise sont déterminantes pour une opération de recherche et sauvetage efficace si aucune position de type GNSS n'est fournie dans le message de détresse émis par la balise.

Equipement de survie (S/)

- **NE RIEN COCHER** s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord
- **COCHER** la case **Polaire** s'il y a un équipement de survie en milieu polaire à bord
- **COCHER** la case **Désert** s'il y a un équipement de survie en milieu désertique à bord
- **COCHER** la case **Maritime** s'il y a un équipement de survie en mer à bord
- **COCHER** la case **Jungle** s'il y a un équipement de survie dans la jungle à bord.

Gilets de sauvetage (J/)

- *NE RIEN COCHER* s'il n'y a pas de gilet de sauvetage à bord
- *COCHER* la case **L** si les gilets de sauvetage comportent des lampes
- *COCHER* la case **F** si les gilets de sauvetage sont pourvus de fluorescéine
- *COCHER* la case **U** ou **V**, ou ces deux cases, comme en R/ ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

Canots (D/)

- *NE RIEN INSCRIRE / COCHER* s'il n'y a pas de canot à bord
- *INSCRIRE* dans **Nombre** le nombre de canots transportés s'il y en a à bord et,
- *INSCRIRE* dans **Capacité** le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés
- *COCHER* la case **Couverture** si les canots sont couverts
- *INSCRIRE* dans **Couleur** la couleur des canots s'il y en a à bord.

Couleur et marques de l'aéronef (A/)

- *INSCRIRE* la **couleur de l'aéronef** et ses **marques significatives**.

Caractères autorisés en plus des caractères alphanumériques :

- ' apostrophe (accent aigu)
- ? point d'interrogation
- : deux points
- . point
- , virgule
- = signe égal
- + signe plus
- ' ' espace
- / slash

Remarques (N/)

- *NE RIEN INSCRIRE* en l'absence de remarques
- *PRECISER* tout **autre équipement de survie** se trouvant à bord et toute **autre remarque concernant l'équipement de survie**.

Note 1.— Notamment, si l'équipement ELT/PLB est coché en case 19 – champ Radio de secours (R/), préciser ici le type de balise ELT/PLB se trouvant à bord.

Caractères autorisés en plus des caractères alphanumériques :

- ' apostrophe (accent aigu)
- ? point d'interrogation
- : deux points
- . point

- , virgule
- = signe égal
- + signe plus
- ' ' espace
- / slash

Pilote (C/)

- *INSCRIRE* le **nom** du pilote commandant de bord.

Caractères autorisés en plus des caractères alphanumériques :

- ' apostrophe (accent aigu)
- ? point d'interrogation
- : deux points
- . point
- , virgule
- = signe égal
- + signe plus
- ' ' espace
- / slash

[Retour à la table des matières](#)