

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 31/12

NOUVEAU FORMULAIRE DE PLAN DE VOL

Introduction

La 1^{ère} modification de la 15^e édition des *Procédures pour les services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM), Doc 4444, qui entre en vigueur le 15 novembre 2012, vise la mise à jour du formulaire de plan de vol de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de façon à répondre aux besoins des aéronefs disposant de plus de capacités et aux exigences évolutives des systèmes automatisés de gestion de la circulation aérienne (ATM).

Le nouveau plan de vol tient compte des fonctions et techniques de navigation aérienne telles que le système mondial de navigation par satellite (GNSS), la navigation de surface (RNAV), la qualité de navigation requise (RNP), la navigation fondée sur les performances (PBN), les liaisons de données, la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et la surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Les modifications du formulaire de plan de vol touchent surtout les cases 10 et 18.

Les données du formulaire doivent être pris en compte par les systèmes ATM de façon à communiquer aux contrôleurs les renseignements nécessaires pour la planification de la circulation aérienne. Elles permettent aussi le déclenchement d'un avertissement lorsque les données fournies sont modifiées et que ces modifications peuvent avoir une incidence sur les mesures de contrôle prévues.

Objet de la présente circulaire

La présente circulaire informe les pilotes des modifications du formulaire de plan de vol.

Principales modifications

A.	Case 10a	Nouveaux indicateurs d'équipements et possibilités COM et NAV.
B.	Case 10b	Nouveaux indicateurs d'équipements et de possibilités de SURVEILLANCE.
C.	Case 18	Nouveaux indicateurs, nouvelles définitions et nouvelles exigences pour l'équipement DIVERS.
D.	Nouvelles relations et dépendances entre les cases 10a et 18.	
E.	Exigences et traitement visant la date du vol	Note : les normes OACI permettent la soumission d'un plan de vol jusqu'à 120 heures avant le vol, mais le Canada maintient sa norme à 24 heures au maximum avant le vol.
F.	Vérification du contenu et du caractère unique du message de plan de vol	
G.	Critères de la phase de transition (formats ACTUEL et NOUVEAU)	

Résumé des modifications

1. Case 10 a/b

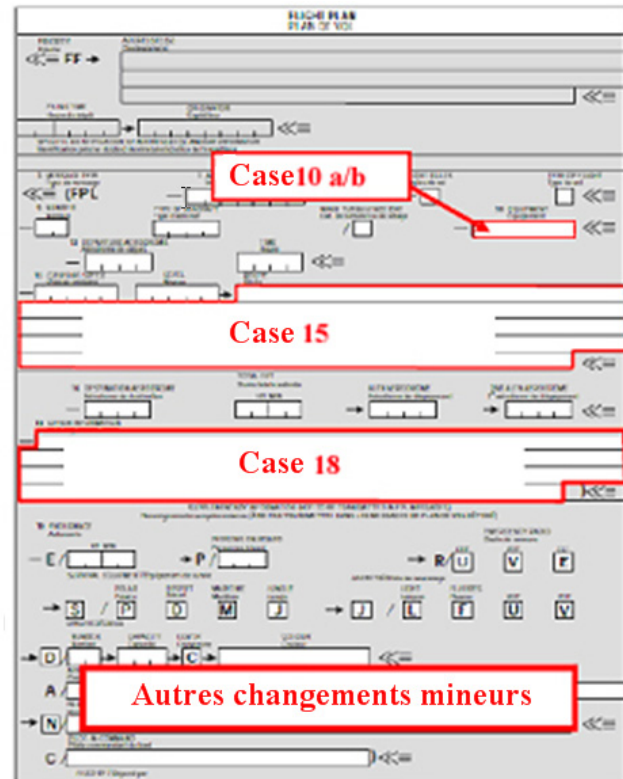
- » Nouveaux codes alphanumériques

2. Case 18

- » Nouveaux indicateurs (Ex. PBN/)
- » Ordre d'indicateurs prescrit
- » STS/ redéfini - seules des données spécifiques permises

3. Autres changements mineurs

- » Ex: Case 15 - points significatifs
- Case 7 - no '-' identification de l'aéronef



CONTENU DE LA MODIFICATION

Case 7 : Identification de l'aéronef	La modification n° 1 énonce que la case 7 du plan de vol déposé doit pouvoir accepter sept (7) caractères alphanumériques sans qu'il soit possible d'utiliser des caractères spéciaux (trait d'union ou signe).
Case 8 : Règles de vol et type de vol	Le nouveau format permet d'inclure une ou plusieurs modifications des règles de vol le long de la route indiquée dans le plan de vol à l'aide des caractères « Y » ou « Z » pour le premier tronçon de vol. Dans ce cas, les lieux de passage à l'autre règle de vol doivent être indiqués à la case 15 « Route ».
Case 10 : Équipement et possibilités	
Équipements et capacités de communications radio, de navigation et d'approche	
Modifications importantes :	L'équipement standard n'inclut désormais plus le radiogoniomètre automatique (ADF) et comprend maintenant le radiotéléphone (RTF) très haute fréquence (VHF), les radiophares omnidirectionnels VHF et les systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS).

Les tableaux ci-dessous énoncent les codes d'équipement et de possibilités pouvant être inscrit dans la case 10a. La première colonne indique le code, la seconde la signification actuelle de ce code et la troisième la nouvelle signification en vigueur à compter du 15 novembre 2012.

10a	PRESENT	NOUVEAU
N	Aucun équipement COM /NAV ou d'aide à l'approche	Aucun équipement COM/NAV ou d'aide à l'approche (Aucun Changement)
S	VHF RTF, ADF , VOR & ILS	VHF RTF, VOR, ILS
A	Non alloués	Système d'atterrissage GBAS
B	Non alloués	LPV (APV avec SBAS)
C	LORAN C	LORAN C (Aucun Changement)
D	DME	DME (Aucun Changement)
E	Non alloués	E1 = FMC WPR ACARS E2 = D-FIS ACARS E3 = PDC ACARS
F	ADF	ADF (Aucun Changement)
G	GNSS	GNSS <i>Note: type de renforcement GNSS externe sont spécifiés à la suite de NAV/</i>
H	HF RTF	HF RTF (Aucun Changement)

10a	PRESENT	NOUVEAU
I	Navigation par inertie	Navigation par inertie (Aucun Changement)
J	Liaison de données Note J1: <i>Voir RTCA/ EUROCAE Interoperability requirements for ATN baseline</i>	J1 = CPDLC ATN VDL Mode 2 J2 = CPDLC FANS 1/A HF DL J3 = CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4 J4 = CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 J5 = CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) J6 = CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTRSAT) J7 = CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS	MLS (Aucun Changement)
L	ILS	ILS (Aucun Changement)
M	Omega	M1 = ATC RTF SATCOM (INMARSAT) M2 = ATC RTF (MTRSAT) M3 = ATC RTF (Iridium)
O	VOR	VOR (Aucun Changement)
P	Non alloués	P1 – P9 (Réservées aux RCP – à être développé)

10a	PRESENT	NOUVEAU
Q	Non autorisé	Enlevée
R	Certification type RNP	Approuvé PBN <i>Note: Niveau PBN doit être spécifié dans PBN/ à l'intérieur de F18. Se référer au Doc. 9613</i>
T	TACAN	TACAN (Aucun Changement)
U	UHF RTF	UHF RTF (Aucun Changement)
V	VHF RTF	VHF RTF (Aucun Changement)
W	Lorsque spécifié par ATO	Approuvé RVSM
X	Lorsque spécifié par ATO	Approuvé MNPS
Y	Lorsque spécifié par ATO	VHF avec possibilité d'espacement 8.33 kHz entre les canaux
Z	Autre équipement transporté ⁺	Autre équipement se trouvant à bord ou autre possibilité <i>Note modifiée: L'équipement ou les possibilités qui ne sont pas spécifiés dans la case 10 doivent être spécifiés dans la case 18 précédé par COM/, NAV/, ou DAT/</i>

Équipement et possibilités de surveillance

Ajout de nouveaux codes SSR Mode S :

E	Transpondeur	Mode S avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters long (ADS-B)
H	Transpondeur	Mode S avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie
L	Transpondeur	Mode S avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters long (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie

Note : La possibilité de surveillance améliorée est la capacité de l'aéronef de 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'essai de réception de l'utilisateur (UAT)
U2	Possibilité ADS-B émission et réception utilisant l'UAT
V1	Possibilité ADS-B émission utilisant la liaison de données VHF (VDL) Mode 4
V2	Possibilité ADS-B émission et réception utilisant la VDL Mode 4

ADS-C

D1	ADS-C avec possibilité des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) 1/A
G1	ADS-C avec possibilité du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN)

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

Case 13 : Aérodrome de départ et heure	Si l'aéronef décolle d'un hélicoptère ou d'un aérodrome sans indicatif OACI, l'organisme chargé du dépôt du plan de vol inscrit ZZZZ à la case 13 du plan de vol et, spécifie à la case 18, après DEP/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome ou, si l'aéronef ne décolle pas de l'aérodrome, le nom du premier point de la route ou le nom du radiophare.
---	---

Note : Au Canada, un pilote peut déposer un plan ou un itinéraire de vol jusqu'à un maximum de 24 heures avant l'heure de départ.

Case 15 : Route	Il est possible d'indiquer la route par des points définis à l'aide de leur relèvement magnétique et leur distance par rapport à un point important défini par ses coordonnées géographiques comme élément de référence.
Case 18 Renseignements divers)	Les abréviations suivantes sont valides pour l'entrée de données à la case 18 du plan de vol : STS/, PBN/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, TSE/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/ et RMK/.

L'ordre indiqué ci-dessus doit être respecté pour la saisie des données dans la case 18 du plan de vol; l'utilisation d'abréviations autres que celles indiquées peut causer un rejet, un traitement inexact ou une perte de données.

Le trait d'union (–) ne doit pas être utilisé à la case 18 et la barre oblique (/) ne peut s'utiliser qu'après l'abréviation.

Les abréviations encadrées en rouge dans le tableau suivant sont de **nouveaux indicateurs** :

Indicateurs:

STS/	TYP/
PBN/	CODE/
NAV/	DLE/
COM/	OPR/
DAT/	ORGN/
SUR/	PER/
DEP/	ALTN/
DEST/	RALT/
DOF/	TALT/
REG/	RIF/
EET/	RMK/
SEL/	

- **Ordre Prescrit**

- **Nouveaux Indicateurs**

- **Révision de quelques définitions d'indicateurs**

Nouveaux indicateurs

PBN/	Indication des possibilités RNAV et (ou) RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'applique au vol, jusqu'à un maximum de huit (8) descripteurs (c'est-à-dire 16 caractères au plus).
-------------	---

**Si R est inscrit à la case 10a alors
- PBN/ doit avoir une inscription (et vice versa)**

**Si B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 ou o2 est inclus dans PBN/
- alors G doit être inclus dans la case 10a**

**Si B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 ou O4 est
inclus dans PBN/
- alors D doit être inclus dans la case 10a**

**Si B1 ou B4 est inclus dans PBN/
-alors O ou S doit être inclus dans la case 10a**

**Si B1, B5, C1, C4, D1, D4, O1 ou O4 est inclus dans PBN/
- alors I doit être inclus dans la case 10a**

Note : Les AIC 29/12 et AIC 30/12 renferment des renseignements détaillés sur les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) et la norme de performances minimales de navigation requises (RNP).

SUR/	Applications ou possibilités de surveillance non spécifiées dans la case 10b.
DOF/	La date de départ du vol indiquée par six (6) chiffres (sous la forme AAMMJJ, où AA représente l'année, MM le mois et JJ le jour).
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 quatre (4) chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm). Exemple : DLE/NISSET0030.
ORGN/	Adresse AFTN de huit (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.
TALT/	Indicateur d'emplacement OACI de quatre (4) lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au Doc 7910, <i>Indicateurs d'emplacement</i> , 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 case DEP/.

Formulaire de Plan de Vol OACI

NAV CANADA		CANADIAN FLIGHT PLAN AND FLIGHT ITINERARY PLAN DE VOL ET ITINÉRAIRE DE VOL CANADIEN		ICAO FLIGHT PLAN PLAN DE VOL OACI	
PRIORITY / PRIORITÉ -><< ≡ FF ->		ADDRESSEE(S) / DESTINATAIRE(S)			
FILING TIME / HEURE DE DÉPÔT		ORIGINATOR / EXPÉDITEUR			
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR / IDENTIFICATION PRÉCISE DU(DES) DESTINATAIRE(S) ET/OU DE L'EXPÉDITEUR					
3 MESSAGE TYPE / TYPE DE MESSAGE -><< ≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION / IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF	8 FLIGHT RULES / RÉGLES DE VOL	TYPE OF FLIGHT / TYPE DE VOL		
9 NUMBER / NOMBRE	TYPE OF AIRCRAFT / TYPE D'AÉRONEF	WAKE TURBULENCE CAT. / CAT. DE TURBULENCE DE SILLAGE	10 EQUIPMENT / ÉQUIPEMENT		
13 DEPARTURE AERODROME / AÉRODROME DE DÉPART		TIME / HEURE			
15 CRUISING SPEED / VITESSE DE CROISIÈRE	ALTITUDE / LEVEL / NIVEAU	ROUTE / ROUTE			
16 DESTINATION AERODROME / AÉRODROME DE DESTINATION		TOTAL EET / DURÉE TOTALE ESTIMÉE	SAR	ALTN AERODROME / AÉRODROME DE DÉGAGEMENT	2ND ALTN AERODROME / 2e AÉRODROME DE DÉGAGEMENT
18 OTHER INFORMATION / RENSEIGNEMENTS DIVERS					
19 ENDURANCE / AUTONOMIE		EMERGENCY RADIO / RADIO DE SECOURS			
E /	PERSONS ON BOARD / PERSONNES À BORD	UHF	VHF	ELT	ELT TYPE / TYPE D'ELT
S / P	D	M	J	J	L
SURVIVAL EQUIPMENT / ÉQUIPEMENT DE SURVIE		JACKETS / GILETS DE SAUVETAGE			
DINGHIES / CANOTS		COLOUR / COULEUR			
D /	C	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF			
REMARKS / REMARQUES					
AN ARRIVAL REPORT WILL BE FILED WITH / UN COMPTE RENDU D'ARRIVÉE SERA NOTIFIÉ À :					
NAME AND PHONE NUMBER OR ADDRESS OF PERSONS(S) OR COMPANY TO BE NOTIFIED IF SEARCH AND RESCUE ACTION INITIATED / NOM ET NUMÉRO DE TÉLÉPHONE OU ADRESSE DE LA (DES) PERSONNE(S) OU COMPAGNIE À VISER SI DES RECHERCHES SONT ENTREPRISES					
PILOT-IN-COMMAND / PILOTE COMMANDANT DE BORD		PILOT'S LICENCE NO. / N° DE LICENCE DU PILOTE			
C /					
FILED BY / DÉPOSÉ PAR		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS / ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES			

NAVCAN26-0516 (2010-01)

Validité

Les modifications **entrent en vigueur le 15 novembre 2012**; il faudra alors entrer dans le nouveau formulaire de plan de vol les renseignements spécifiés. L'édition du 15 novembre 2012 du *Supplément de vol – Canada* (CFS) renfermera les nouveaux renseignements.

Transition et calendrier

Juin à septembre 2012	Essais externes
Du 15 septembre au 15 novembre 2012	Acceptation des plans de vol en formats ancien et nouveau
15 novembre 2012	Utilisation obligatoire du nouveau format OACI.

Renseignements supplémentaires

Pour de plus amples renseignements concernant Plan de Vol 2012, visitez notre site Web à l'adresse <www.navcanada.ca/abond> ou communiquez avec le Service à la clientèle de NAV CANADA, par téléphone au numéro 1-800-876-4693-4 (en Amérique du Nord, ne pas composer le dernier chiffre) ou au numéro +1-613-563-5588. Les demandes peuvent aussi être envoyées à service@navcanada.ca.

Annulation

La présente Circulaire d'information aéronautique (AIC) sera annulée lors de la publication du *Manuel d'information aéronautique* (AIM) en octobre 2012.

Le vice-président,
Exploitation



Rudy Kellar