Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/404

11.4.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/404 DE LA COMMISSION

du 30 janvier 2024

modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 en ce qui concerne les mises à jour des dispositions pertinentes de l'OACI, l'exécution de la procédure en cas de panne des communications radio et la suppression du supplément à l'annexe dudit règlement

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil [1], et notamment son article 43, paragraphe 1, point a), et son article 44, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission [2] établit les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne qui s'appliquent à la circulation aérienne générale (ci-après les «règles de l'air»).

(2) Des évolutions récentes au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) doivent être prises en compte dans les règles de l'Union. En particulier, les parties pertinentes de l'amendement 45 de l'OACI à l'annexe 2, des amendements 77 à 79 de l'annexe 3, de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume II, de l'amendement 52 à l'annexe 11 de la convention de Chicago, des amendements 7A et 7B, 8 et 9 au Doc 4444 (PANS-ATM) et des amendements au Doc 7030 [Procédures complémentaires régionales, région européenne (EUR)] devraient figurer dans le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012. Par conséquent, il convient de modifier certaines définitions relatives aux conditions météorologiques, certaines dispositions relatives au service de contrôle de la circulation aérienne, telles que les autorisations pour vols selon les règles de vol à vue («VFR») spécial, les mesures à prendre en cas d'écart par rapport au plan de vol actuel, les rapports de position abrégés, la transmission de rapports météorologiques, et certaines exigences en matière de radiotéléphonie et de phraséologie, telles que l'indication de la catégorie de turbulences de sillage, l'utilisation de systèmes de liaison de données dans les communications d'évitement météorologique, la clairance pour les routes de départ normalisé aux instruments et d'arrivée normalisée aux instruments. En outre, il convient de mettre en place une procédure complète en cas de panne des communications radio.

(3) Chaque fois que des modifications du règlement (UE) nº 923/2012 concernent le respect des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les États membres doivent notifier formellement à l'OACI les modifications ultérieures apportées aux différences précédemment notifiées ou toute nouvelle différence créée par les modifications apportées au présent règlement conformément à la décision pertinente du Conseil établissant les critères et la procédure à suivre pour établir la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'OACI en ce qui concerne l'adoption ou la modification de normes internationales et de pratiques recommandées, ainsi que la notification des différences par rapport aux normes internationales adoptées. En outre, compte tenu des nouvelles obligations de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (l'«Agence»), introduites par l'article 90, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, consistant à fournir des informations sur la conformité de cet acte et d'un acte délégué ou d'exécution adopté sur la base de ces normes et pratiques recommandées internationales, le supplément à l'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 n'est plus nécessaire.

(4) Il y a donc lieu de supprimer l'article 5 et le supplément à l'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 et de modifier l'article 6 en conséquence.

[1] JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

[2] Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

(5) Afin de garantir la cohérence avec le règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission ([3]) en ce qui concerne les signaux à utiliser, dans toutes les conditions de visibilité, en cas de panne des communications radio entre l'organisme des services de la circulation aérienne et les véhicules ou piétons sur la zone de manœuvre des aérodromes, il convient de modifier l'appendice 1 sur les signaux du règlement (UE) nº 923/2012 afin d'y inclure les dispositions pertinentes du règlement (UE) nº 139/2014.

(6) L'appendice 6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 contient un certain nombre d'erreurs rédactionnelles et matérielles mineures. Il convient donc de modifier l'appendice 6 afin de corriger ces erreurs.

(7) Le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 devrait dès lors être modifié en conséquence.

(8) Afin de garantir une mise en œuvre harmonieuse des mesures introduites par le présent règlement tout en maintenant un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il convient de laisser suffisamment de temps à l'industrie et aux autorités compétentes des États membres pour s'adapter aux mesures introduites par le présent règlement, en particulier celles relatives au nouveau cadre relatif à la procédure en cas de panne des communications radio et aux procédures de départ normalisé aux instruments et d'arrivée normalisée aux instruments et à la phraséologie. Pour cette raison, le présent règlement devrait s'appliquer douze mois après son entrée en vigueur.

(9) Afin de garantir l'exactitude des plans de vol déposés conformément à l'appendice 6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012, les corrections introduites par le présent règlement d'exécution devraient s'appliquer à compter de la date de son entrée en vigueur.

(10) L'Agence a assisté la Commission conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139 et a soumis à la Commission l'avis nº 02/2023 correspondant le 18 août 2023.

(11) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour l'application des règles communes de sécurité dans le domaine de l'aviation civile institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 est modifié comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 21) est remplacé par le texte suivant:

«21) "AIRMET", des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route déterminés qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude ainsi que le développement de ces phénomènes dans le temps et l'espace, et qui ne sont pas déjà inclus dans les prévisions destinées auxdits vols dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-régions;»;

b) le point 89 *bis*) est remplacé par le texte suivant:

«89 *bis*) "opérations d'approche aux instruments", une approche et un atterrissage utilisant des instruments pour le guidage de navigation, fondés sur une procédure d'approche aux instruments. Il existe deux méthodes pour effectuer les opérations d'approche aux instruments:

a) une opération d'approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale; et

b) une opération d'approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage latéral et vertical;»;

c) le point 119) est remplacé par le texte suivant:

([3]) Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

«119) “SIGMET”, des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l’occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route déterminés et d’autres phénomènes atmosphériques qui peuvent affecter la sécurité de l’exploitation des aéronefs et l’évolution de ces phénomènes dans le temps et l’espace;»;

d) les points 148), 149), 150) et 151) suivants sont ajoutés:

«148) “centre de veille météorologique (MWO)”, un centre météorologique qui surveille les conditions météorologiques affectant les opérations de vol et qui fournit des renseignements concernant l’occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route déterminés et d’autres phénomènes atmosphériques qui pourraient influer sur la sécurité de l’exploitation des aéronefs dans sa zone de responsabilité déterminée;

149) “rapport sur l’état des pistes (RCR)”, un rapport complet normalisé relatif à l’état de la surface des pistes et à son effet sur les performances décollage et d’atterrissage des avions, décrit au moyen d’un code d’état de piste;

150) “maladie transmissible”, une maladie infectieuse causée par un agent contagieux qui se transmet de personne à personne par contact direct avec une personne infectée ou par un moyen indirect, tel que l’exposition à un vecteur, animal, objet, produit ou environnement, ou l’échange d’un fluide, qui est contaminé par l’agent contagieux;

151) “santé publique”, tous les éléments relatifs à la santé, à savoir l’état de santé, morbidité et handicaps inclus, les déterminants ayant un effet sur cet état de santé, les besoins en matière de soins de santé, les ressources consacrées aux soins de santé, la fourniture des soins de santé, l’accès universel à ces soins, les dépenses de santé et leur financement, ainsi que les causes de mortalité.».

2) L’article 3 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 3*

Conformité

Les États membres veillent au respect des règles communes et des dispositions figurant à l’annexe du présent règlement sans préjudice des mesures dérogatoires prévues à l’article 71 du règlement (UE) 2018/1139 ni des sauvegardes prévues à l’article 13 du règlement (CE) nº 549/2004.».

3) L’article 5 est supprimé.

4) L’article 6 est remplacé par le texte suivant:

«À la suite de l’entrée en vigueur du présent règlement, la Commission établit, avec le soutien d’Eurocontrol et de l’AESA, un processus permanent permettant:

a) de garantir le suivi et l’examen de toute modification adoptée dans le cadre de la convention de Chicago et présentant un intérêt en ce qui concerne le champ d’application du présent règlement; et

b) le cas échéant, d’élaborer des propositions de modifications de l’annexe du présent règlement.».

5) L’annexe est modifiée conformément à l’annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l’Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1 mai 2025, à l'exception du point 22) de l'annexe, qui s'applique à la date d'entrée en vigueur.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 30 janvier 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 est modifiée comme suit:

1) Le point SERA.3212 suivant est inséré:

«**SERA.3212 Incertitude quant à la position sur la zone de manœuvre dans les aérodromes où des services de la circulation aérienne sont fournis**

a) Sauf dans les cas prévus au point b), un pilote qui a des doutes quant à la position de l'aéronef sur l'aire de manœuvre doit immédiatement:

1) arrêter l'aéronef; et

2) informer simultanément l'organisme compétent des services de la circulation aérienne des circonstances (notamment de la dernière position connue).

b) Un pilote qui a des doutes quant à la position de l'aéronef sur l'aire de manœuvre, mais qui sait que l'aéronef se trouve sur une piste, doit immédiatement:

1) informer l'organisme compétent des services de la circulation aérienne des circonstances (notamment de la dernière position connue);

2) s'il peut trouver une voie de circulation appropriée à proximité, dégager la piste aussi rapidement que possible, sauf instruction contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne; puis

3) arrêter l'aéronef.

c) Le conducteur d'un véhicule qui a des doutes quant à la position du véhicule sur l'aire de manœuvre doit immédiatement:

1) informer l'organisme compétent des services de la circulation aérienne des circonstances (notamment de la dernière position connue);

2) dans le même temps, sauf instructions contraires de l'organisme des services de la circulation aérienne, conduire le plus rapidement possible son véhicule à distance sûre de l'aire d'atterrissage, de la voie de circulation ou de toute autre partie de l'aire de manœuvre; puis

3) arrêter le véhicule.».

2) Au point SERA.5005, la phrase introductive du point b) est remplacée par le texte suivant:

«Sauf clairance délivrée par un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aérodrome sont inférieures aux minimums suivants:».

3) Le point SERA.5010 est modifié comme suit:

a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés à l'intérieur d'une zone de contrôle, sous réserve d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne (ou clairance ATC). Sauf autres autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que, entre autres, les vols effectués par les services de police, les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables:»;

b) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un organisme du contrôle de la circulation aérienne ne délivre pas de clairance VFR spécial autorisant un aéronef à décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, à atterrir sur cet aérodrome ou à pénétrer dans le circuit de circulation de cet aérodrome situé dans une zone de contrôle lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aérodrome sont inférieures aux minimums suivants:

1) la visibilité au sol est inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m;

2) le plafond est inférieur à 180 m (600 ft).».

4) Le point SERA.8015 est modifié comme suit:

a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Vol soumis à une clairance

1) Une clairance du contrôle de la circulation aérienne est obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette clairance est demandée en soumettant un plan de vol à un organisme du contrôle de la circulation aérienne.

2) Lorsqu'un plan de vol précise que la partie initiale d'un vol se situera dans une zone non contrôlée et que la partie suivante du vol sera prise en charge par un service de contrôle de la circulation aérienne, l'équipage de conduite obtient la clairance de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne compétent avant d'entrer dans la zone où le vol contrôlé débutera.

3) Lorsqu'un plan de vol précise que la partie initiale d'un vol sera prise en charge par un service de contrôle de la circulation aérienne et que la partie suivante se situera dans une zone non contrôlée, l'aéronef reçoit normalement une clairance jusqu'au point où se termine le vol contrôlé.

4) Si le pilote commandant de bord d'un aéronef juge qu'une clairance du contrôle de la circulation aérienne n'est pas satisfaisante, il en informe l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Dans de tels cas, l'organisme de contrôle de la circulation aérienne délivre une clairance modifiée, si cela est possible.

5) Si un aéronef demande une clairance comportant une priorité, un rapport exposant les motifs de cette demande de priorité est fourni, si l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne en fait la demande.

6) *Possibilité de modification de clairance en cours de vol.* Si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification de clairance en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aérodrome de destination, les organismes compétents de contrôle de la circulation aérienne en sont avisés par insertion dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route (si elle est connue) et la nouvelle destination.

7) Un aéronef exploité sur un aérodrome contrôlé n'est pas conduit sur l'aire de manœuvre sans clairance de la tour de contrôle de l'aérodrome et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.

8) Lorsqu'il guide un aéronef ou lui assigne une route directe qui n'est pas incluse dans le plan de vol, détournant ainsi un vol IFR d'une route ATS ou d'une procédure aux instruments publiée, un contrôleur de la circulation aérienne fournissant un service de surveillance ATS délivre des clairances de sorte que la marge de franchissement d'obstacles prescrite soit assurée à tout moment, jusqu'à ce que l'aéronef atteigne le point où le pilote rejoint la route prévue dans le plan de vol ou s'engage sur une route ATS ou une procédure aux instruments publiée.»;

b) les points d) 3) et d) 4) sont remplacés par le texte suivant:

«3) la route:

i) la route à suivre est indiquée en détail dans chaque clairance, si cela est jugé nécessaire;

ii) l'expression "autorisé route plan de vol" ("cleared flight planned route") n'est pas utilisée pour accorder une nouvelle clairance;

4) le ou les niveaux de vol pour la totalité ou une partie de la route, ainsi que les changements de niveaux, le cas échéant;»;

c) les points e) 5) et e) 6) suivants sont ajoutés:

«5) Les conducteurs des véhicules qui circulent ou sont destinés à circuler sur l'aire de manœuvre collationnent à l'intention du contrôleur de la circulation aérienne les parties des instructions relatives à la sécurité qui sont communiquées en phonie, par exemple les instructions relatives à la pénétration, à l'attente en retrait, à la traversée ou à l'évolution sur une piste ou une voie de circulation.

6) Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que le conducteur du véhicule a bien accusé réception de l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité révélée par la répétition.».

5) Le point SERA.8020 est modifié comme suit:

a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) *Écarts par rapport au plan de vol en vigueur*. En cas d'écart involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes sont prises:

1) Écart par rapport à la route: si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifie le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.

2) Écart par rapport au nombre de Mach/à la vitesse aérienne attribué(e) par le service de contrôle de la circulation aérienne.

3) Écart par rapport au nombre de Mach/à la vitesse vraie: si le nombre de Mach/la vitesse vraie maintenue au niveau de croisière varie de plus ou moins Mach 0,02 ou plus, ou de plus ou moins 19 km/h (10 nœuds) de vitesse vraie ou plus par rapport au plan de vol actuel, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne en est informé.

4) Modification de temps estimé: sauf lorsque l'ADS-C est activé et utilisable dans l'espace aérien où des services ADS-C sont fournis, si le temps estimé relatif jusqu'au premier des points applicables suivants: point de compte rendu, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, diffère de plus de 2 minutes par rapport au temps notifié précédemment aux services de la circulation aérienne, ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente, l'équipage de conduite en informe l'organisme des services de la circulation aérienne compétent dans les meilleurs délais.

5) En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne est 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.»;

b) le point c) 3) suivant est ajouté:

«3) Changement du nombre de Mach/de la vitesse vraie: identification de l'aéronef; nombre de Mach/vitesse vraie demandé(e).».

6) Le point SERA.8025 est modifié comme suit:

a) le point a) 3) est supprimé;

b) les points b) et c) suivants sont ajoutés:

«b) Compte dûment tenu des exigences du point SERA.14065 relatives aux changements de canal de communication, le rapport de position contient les éléments suivants:

1) identification de l'aéronef;

2) position;

3) heure;

4) la vitesse, si elle est assignée par l'ATC; et

5) autres éléments selon les instructions de l'ATC.

c) Les éléments décrits au point b) doivent être déclarés comme décrit au point A, point 2, de l'appendice 5.».

7) Au point SERA.8035, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Si une panne de communication empêche le respect du point a), les procédures relatives aux pannes de communication doivent être suivies, comme spécifié au point SERA.14083.».

8) Le point SERA.9010 est modifié comme suit:

a) le point b) 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) état de la surface de la piste;»;

b) le point c) 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) état de la surface de la piste;»;

c) le point d) 7) est remplacé par le texte suivant:

«7) état de la surface de la ou des pistes à utiliser pour le décollage;».

9) Le point SERA.12020 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.12020 Échange de comptes rendus en vol**

a) Les organismes des services de la circulation aérienne transmettent, dès que possible, les comptes rendus en vols spéciaux et exceptionnels:

1) aux autres aéronefs concernés;

2) au centre de veille météorologique (CVM) associé, conformément au point A, point 3, de l'appendice 5; et

3) aux autres organismes des services de la circulation aérienne concernés.

b) Lorsqu'ils reçoivent des comptes rendus en vol spéciaux par communication vocale concernant l'action du freinage qui ne correspond pas au compte rendu d'état de la piste, les organismes des services de la circulation aérienne les transmettent sans délai à l'exploitant d'aérodrome concerné.

c) Les transmissions aux aéronefs sont répétées régulièrement et poursuivies pendant un laps de temps déterminé par l'organisme des services de la circulation aérienne concerné.».

10) Le titre de la partie 13 est remplacé par le texte suivant:

«*PARTIE 13*

Transpondeur SSR et émetteurs ADS-B».

11) Le point SERA.13015 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.13015 Dispositif embarqué d'identification d'aéronef**

a) Les aéronefs équipés d'un émetteur Mode S ou ADS-B qui possède une fonction d'identification d'aéronef transmettent l'identification de l'aéronef telle qu'elle est spécifiée dans le plan de vol ou, lorsque aucun plan de vol n'a été déposé, l'immatriculation de l'aéronef, sauf si l'exploitant d'aéronef est autorisé par l'autorité compétente à utiliser un élément autre que l'immatriculation de l'aéronef comme identification d'aéronef pour les vols sans plan de vol.

b) Lorsqu'on observe sur l'affichage de situation que l'identification transmise par un aéronef équipé d'un émetteur mode S ou ADS-B est différente de celle qui est attendue de cet aéronef, le pilote est prié de confirmer et, au besoin, d'entrer de nouveau l'identification correcte de l'aéronef.

c) Après confirmation par le pilote que l'identification d'aéronef sélectionnée sur le dispositif d'identification de l'émetteur mode S ou ADS-B est la bonne, si la différence persiste, le contrôleur prend les mesures ci-après:

1) il informe le pilote que la différence persiste;

2) si possible, il corrige l'étiquette indiquant l'identification d'aéronef sur l'affichage de situation; et

3) il notifie l'erreur d'identification d'aéronef transmise par l'aéronef à la position de contrôle suivante et à tout autre organisme intéressé utilisant le mode S ou ADS-B aux fins de l'identification.».

12) Au point SERA.14035, le point a) 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) Tous les nombres utilisés pour la transmission de l'indicatif d'appel d'un aéronef, d'un cap, de la direction et de la vitesse du vent, et d'une piste sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément.

i) Les niveaux de vols sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas des niveaux de vol exprimés en centaines entières.

ii) Le calage altimétrique est transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas d'un calage à 1 000 hPa, qui est transmis sous la forme "MILLE" ("ONE THOUSAND").

iii) Tous les nombres utilisés pour la transmission des codes de transpondeur sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément à cela près que, lorsque les codes de transpondeur contiennent uniquement des multiples entiers de mille, l'information est transmise en énonçant chaque chiffre du nombre de milliers, le dernier étant suivi du mot "MILLE" ("THOUSAND").».

13) Au point SERA.14045, le point c) suivant est ajouté:

«c) L'expression "TAKE-OFF" n'est utilisée en radiotéléphonie que lorsqu'un aéronef est autorisé à décoller ou lors de l'annulation d'une clairance de décollage.».

14) Le point SERA.14065 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Sauf dispositions contraires imposées par le prestataire des services de la circulation aérienne (PSNA) chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente, l'appel initial à un organisme des services de la circulation aérienne (ATS) après un changement du canal de communication vocale air-sol contient les éléments suivants:

1) la désignation de l'organisme ATS appelé;

2) l'indicatif d'appel, immédiatement suivi des mots "Gros porteur" ("Heavy") ou "Super gros porteur" ("Super") correspondant, selon le cas, à la catégorie de turbulences de sillage de l'aéronef;

3) le niveau, y compris le niveau actuel et le niveau autorisé, si l'aéronef ne maintient pas le niveau autorisé;

4) la vitesse, si elle est assignée par l'ATC; et

5) les éléments supplémentaires exigés par le PSNA chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.»;

b) le point c) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) l'indicatif d'appel, immédiatement suivi des mots "Gros porteur" ("Heavy") ou "Super gros porteur" ("Super") correspondant, selon le cas, à la catégorie de turbulences de sillage de l'aéronef;».

15) Le point SERA.14083 suivant est inséré:

«**SERA.14083 Procédures en cas de panne de communication radio**

a) Lorsqu'un aéronef n'est pas en mesure de se conformer à la règle SERA.8035, point a), l'équipage de conduite s'efforce d'établir un contact sur le canal utilisé précédemment et, en cas d'échec, sur un autre canal adapté à la route. Si ces tentatives échouent, l'équipage de conduite s'efforce d'établir une communication avec:

1) l'organisme des services de la circulation aérienne compétent;

2) d'autres organismes des services de la circulation aérienne; ou

3) d'autres aéronefs,

en utilisant tous les moyens disponibles, y compris, entre autres, la liaison de données, la téléphonie vocale par satellite et les téléphones mobiles et, en cas de succès, indique que le contact sur le canal assigné n'a pas pu être établi.

b) Lorsqu'une communication attendue d'un aéronef n'a pas été reçue dans un délai tel qu'une panne de communication est suspectée, ou à la demande d'autres organismes des services de la circulation aérienne, le contrôleur de la circulation aérienne appelle l'aéronef sur les fréquences sur lesquelles l'aéronef est supposé être à l'écoute, et:

1) lorsqu'il fournit un service de surveillance, le contrôleur de la circulation aérienne détermine normalement si le récepteur de l'aéronef fonctionne ou non et, s'il est établi qu'il fonctionne, continue à fournir un service de contrôle de la circulation aérienne en utilisant des changements de code SSR/de transmission ADS-B ou en utilisant la fonction IDENT pour accuser réception des clairances délivrées à l'aéronef;

2) s'il est établi qu'il ne fonctionne pas, l'organisme de contrôle de la circulation aérienne:

i) demande aux autres organismes des services de la circulation aérienne de prêter assistance en appelant l'aéronef et en relayant des messages, si cela est nécessaire;

ii) demande aux aéronefs qui se trouvent sur la route d'essayer d'établir la communication avec l'aéronef et de relayer les messages, si cela est nécessaire;

iii) lance la notification à l'exploitant d'aéronef, dès que possible, de toute interruption des communications air-sol;

3) si les tentatives décrites aux points 2) i) et 2) ii) échouent, les clairances du contrôle de la circulation aérienne ne sont pas communiquées par transmission en l'air à l'aéronef, sauf à la demande expresse de l'autorité d'origine. Les autres messages doivent être communiqués par transmission en l'air sur les fréquences sur lesquelles l'aéronef est supposé être à l'écoute.

c) Lorsqu'un aéronef n'est pas en mesure de se conformer au point SERA.8035 a) et que les tentatives décrites au point SERA.14083 a) pour établir des communications échouent, les procédures en cas d'interruption des communications radio décrites ci-dessous sont appliquées:

1) Lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, l'aéronef surveille les instructions susceptibles d'être données au moyen de signaux visuels.

2) L'aéronef met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7600 et/ou règle l'émetteur ADS-B de façon à indiquer la perte de communications air-sol, et se conforme aux procédures décrites aux points 3), 4), 5) et 6), selon le cas.

3) Un vol en VFR se poursuit dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

4) Sauf dans les cas prévus au point 5), un vol IFR:

i) maintient la dernière vitesse assignée et le dernier niveau assigné, ou l'altitude minimale de vol fixée si elle est supérieure, pendant une durée de 20 minutes après:

A) le moment où l'aéronef aurait dû signaler sa position; ou

B) le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7 600 et/ou le mode d'urgence absolue et/ou de situation d'urgence approprié de l'ADS-B est transmis si un service de surveillance est fourni,

et ajuste ensuite le niveau et la vitesse conformément au plan de vol déposé tel que modifié par des messages de retard et de modification du plan de vol déposé;

ii) lorsqu'il est guidé ou qu'il reçoit instruction par l'ATC de suivre une route décalée en utilisant la navigation de surface (RNAV):

A) avec une limite spécifiée, continue jusqu'à cette limite, puis rejoint la dernière route dont il a reçu communication et accusé réception, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable; ou

B) sans limite spécifiée, rejoint la dernière route dont il a reçu communication et accusé réception au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable;

iii) poursuit conformément à la dernière clairance de route dont il a reçu communication et accusé réception, jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsque cela est nécessaire pour garantir la conformité avec le point iv), attend à la verticale de cette aide ou de ce repère jusqu'au début de la descente;

iv) commence à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié(e) au point iii), à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi près que possible de celle-ci; ou, s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, à l'heure d'arrivée estimée ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;

v) exécute une procédure d'approche aux instruments telle que spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné(e); et

vi) atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure estimée d'arrivée spécifiée au point iv) ou la dernière heure d'approche prévue dont il a accusé réception, si cette dernière heure est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

5) Un vol IFR suivant une route de départ normalisé aux instruments (SID) ou une route d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) respecte les procédures en cas de panne de communication radio spécifiées sur la carte de départ normalisé aux instruments ou sur la carte d'arrivée normalisée aux instruments, si elle est disponible.

6) Si un vol IFR rencontre des conditions météorologiques de vol à vue et que le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

d) La fourniture de services de contrôle de la circulation aérienne pour les vols exploités dans l'espace aérien concerné repose sur l'hypothèse selon laquelle un aéronef en panne de communications radio se conforme au point c).

e) Dès qu'il a connaissance qu'un aéronef se trouvant dans sa zone de responsabilité est confronté à une panne apparente des radiocommunications, un organisme de contrôle de la circulation aérienne transmet les informations relatives à cette panne à tous les organismes des services de la circulation aérienne concernés le long de la route. Le centre de contrôle régional dans la zone de responsabilité duquel se situe l'aérodrome de destination fait en sorte d'obtenir des informations sur le ou les aérodromes de dégagement et d'autres informations pertinentes spécifiées dans le plan de vol déposé, si ces informations ne sont pas disponibles.

f) Lorsqu'un organisme de contrôle de la circulation aérienne reçoit des informations selon lesquelles un aéronef, après avoir connu une panne de communication, a rétabli la communication ou a atterri, il en informe l'organisme de contrôle de la circulation aérienne dans la zone de responsabilité duquel l'aéronef se trouvait au moment de la panne, ainsi que les autres organismes des services de la circulation aérienne concernés le long de la route, en fournissant les informations nécessaires à la reprise du contrôle si l'aéronef poursuit son vol.

g) Les signaux utilisés en cas de panne de communication sont conformes à l'appendice 1.».

16) Le point SERA.14087 est supprimé.

17) Le point SERA.14090 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.14090 Procédures de communication spécifiques**

a) Mouvements de véhicules

Les expressions à utiliser pour les mouvements de véhicules sur l'aire de manœuvre sont les mêmes que celles qui sont utilisées pour les mouvements des aéronefs, sauf en ce qui concerne les instructions de roulage, auquel cas, l'expression "AVANCEZ" ("PROCEED") est utilisée à la place de "ROULEZ" ("TAXI") dans les communications avec les véhicules.

b) Service consultatif de la circulation aérienne

Le service consultatif de la circulation aérienne ne délivre pas de "clairances" mais fournit seulement des "renseignements consultatifs", et il emploie les termes "conseiller" ou "suggérer" pour proposer une ligne d'action à un aéronef.

c) Indication des catégories de turbulence de sillage "gros porteur" et "super gros porteur"

Lors du premier contact radiotéléphonique entre ces aéronefs et les organismes ATS, l'expression "gros porteur" ou "super gros porteur" correspondant, selon le cas, à la catégorie de turbulences de sillage de l'aéronef, figure immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef.

d) Procédures de déviation pour cause météorologique

1) Lorsqu'une déviation pour cause météorologique est nécessaire, le pilote amorce la communication avec l'ATC vocalement ou par CPDLC. Une réponse rapide peut être obtenue, soit:

i) en spécifiant "DÉVIATION MÉTÉO DEMANDÉE" ("WEATHER DEVIATION REQUIRED") pour indiquer qu'une priorité est demandée sur la fréquence et pour hâter la réponse de l'ATC; ou

ii) en demandant une déviation pour cause météorologique à l'aide d'un message de liaison descendante latérale CPDLC.

2) Si nécessaire, le pilote amorce la communication par l'appel d'urgence "PAN PAN" (prononcé de préférence trois fois) ou à l'aide d'un message de liaison descendante latérale CPDLC d'urgence.

3) Le pilote informe le contrôleur de la circulation aérienne et demande une clairance pour s'écarter de la voie ou de la route ATS, en indiquant, si possible, l'ampleur de la déviation demandée. L'équipage de conduite utilisera tous les moyens appropriés (voix et/ou CPDLC) pour communiquer en cas de déviation pour cause météorologique.

4) Le pilote informe le contrôleur de la circulation aérienne lorsque la déviation pour cause météorologique n'est plus requise ou lorsqu'une déviation météorologique a été exécutée et que l'aéronef est revenu sur sa route autorisée.

e) Clairances de départ normalisé aux instruments et d'arrivée normalisée aux instruments

Les clairances de SID et/ou de STAR indiquent sans ambiguïté les contraintes, le cas échéant.».

18) Le point SERA.14100 suivant est ajouté:

«**SERA.14100 Notification de cas présumés de maladie transmissible ou d'un autre risque pour la santé publique à bord d'un aéronef**

a) L'équipage de conduite d'un aéronef en route qui prend connaissance d'un ou de plusieurs cas présumés de maladie transmissible ou de l'existence d'un autre risque pour la santé publique à bord de l'aéronef envoie rapidement à l'organisme des services de la circulation aérienne avec lequel le pilote communique les informations énumérées ci-dessous:

1) identification de l'aéronef;

2) aérodrome de départ;

3) aérodrome de destination;

4) heure d'arrivée prévue;

5) nombre de personnes à bord;

6) nombre de cas suspects à bord; et

7) nature du risque pour la santé publique, s'il est connu.

b) L'organisme des services de la circulation aérienne, dès qu'il reçoit d'un pilote des informations concernant un ou plusieurs cas présumés de maladie transmissible, ou un autre risque pour la santé publique à bord de l'aéronef, envoie dès que possible un message à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent pour l'aérodrome de destination/de départ, sauf si des procédures sont prévues pour informer l'autorité compétente désignée par l'État et l'exploitant de l'aéronef ou son représentant désigné.

c) Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne compétent pour l'aérodrome de destination/de départ reçoit un signalement concernant un ou de plusieurs cas présumés de maladie transmissible ou un autre risque pour la santé publique à bord d'un aéronef de la part d'un autre organisme des services de la circulation aérienne ou d'un aéronef ou d'un exploitant d'aéronef, l'organisme concerné envoie dès que possible un message à l'autorité de santé publique ou à l'autorité compétente désignée par l'État, ainsi qu'à l'exploitant d'aéronef ou à son représentant désigné, et à l'exploitant d'aérodrome.».

19) L'appendice 1 est modifié comme suit:

a) au point 1.2.1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation, formé du groupe (… — — — …) du code morse;»;

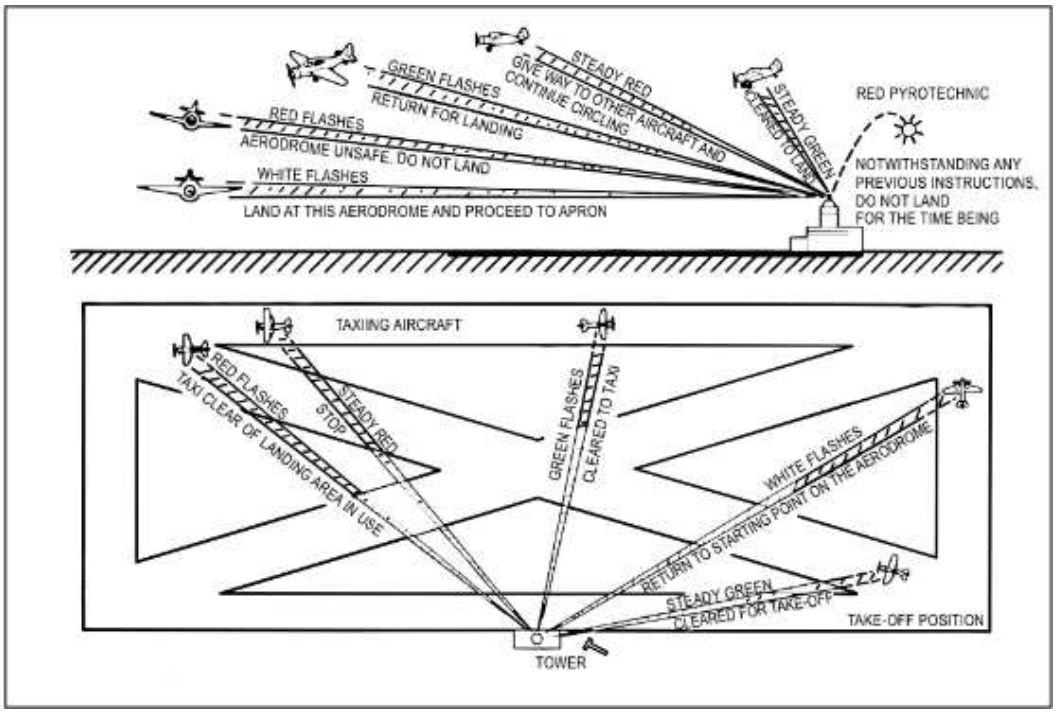
b) le point 3.1 est modifié comme suit:

1) l'intitulé du point 3.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.1.1. **Instructions pour l'aéronef**»;

2) après le tableau AP 1-1, l'illustration A1-1 est remplacée par le texte suivant:

«



«

Illustration A1-1»;

3) le point 3.1.3 suivant est ajouté:

«3.1.3. ***Instructions pour les véhicules au sol ou les piétons***

a) Lorsque les communications par un système de signaux visuels sont jugées adéquates, ou en cas de panne des radiocommunications, les signaux indiqués ci-dessous ont la signification indiquée dans le tableau ci-dessous.

Signal lumineux adressé par le contrôle d'aérodrome	Signification
Série d'éclats verts	Permission de traverser l'aire d'atterrissage ou de s'engager sur la voie de circulation
Feu rouge fixe	Stop
Série d'éclats rouges	Évacuez l'aire d'atterrissage ou la voie de circulation et faites attention aux aéronefs
Série d'éclats blancs	Évacuez l'aire de manœuvre conformément aux instructions locales

b) En cas d'urgence ou si les signaux visés au point a) ne sont pas observés, le signal ci-dessous est utilisé pour les pistes ou les voies de circulation équipées d'un système de balisage lumineux avec la signification indiquée dans le tableau ci-dessous.

Signal lumineux adressé par le contrôle d'aérodrome	Signification
Clignotement des feux de piste ou de voie de circulation	Évacuez la piste et regardez vers la tour pour un signal lumineux»

20) À l'appendice 2, le point 5.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«5.3.1. L'exploitant notifie l'organisme des services de la circulation aérienne compétent dès que l'annulation du vol prévu d'un ballon libre non habité de catégorie "moyen" ou "lourd", notifié antérieurement selon les dispositions du point 5.1, est connue.».

21) Le point A de l'appendice 5 est remplacé par le texte suivant:

«A. **INSTRUCTIONS DE COMPTE RENDU**

MODÈLE AIREP SPÉCIAL

ÉLÉMENT	PARAMÈTRE	TRANSMETTRE PAR TÉLÉPHONIE s'il y a lieu
—	Désignateur de type de message — compte rendu en vol spécial	[AIREP] SPÉCIAL

Section 1	1	Identification de l'aéronef	*(identification de l'aéronef)*
	2	Position	POSITION *(latitude et longitude)* VERTICALE *(point significatif)* PAR LE TRAVERS *(point significatif)* *(point significatif) (relèvement) (distance)*
	3	Heure	(heure)
	4	Niveau	NIVEAU DE VOL *(numéro)* ou *(nombre)* MÈTRES ou PIEDS EN DESCENTE VERS LE NIVEAU DE VOL *(numéro)* ou *(nombre)* MÈTRES ou PIEDS EN MONTÉE VERS LE NIVEAU DE VOL *(numéro)* ou *(nombre)* MÈTRES ou PIEDS
	5	Prochaine position et heure prévue de survol	*(position) (heure)*
	6	Point significatif suivant	POINT SUIVANT *(position)*

Section 2	7	Heure d'arrivée prévue	*(aérodrome) (heure)*
	8	Autonomie	AUTONOMIE *(heures et minutes)*
Section 3	9	Phénomène rencontré ou observé qui motive l'émission d'un compte rendu en vol spécial:	
		— Turbulence modérée	TURBULENCE MODÉRÉE
		— Turbulence forte	TURBULENCE FORTE
		— Givrage modéré	GIVRAGE MODÉRÉ
		— Givrage fort	GIVRAGE FORT
		— Onde orographique forte	ONDE OROGRAPHIQUE FORTE
		— Orage sans grêle	ORAGE
		— Orage avec grêle	ORAGE AVEC GRÊLE
		— Forte tempête de poussière ou de sable	TEMPÊTE DE POUSSIÈRE FORTE *ou* TEMPÊTE DE SABLE FORTE
		— Nuage de cendres volcaniques	NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES
		— Activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique	ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE *ou* ÉRUPTION VOLCANIQUE
		Efficacité du freinage sur piste	
		— bonne	BONNE
		— Bonne à moyenne	BONNE À MOYENNE
		— Moyenne	MOYENNE
		— Moyenne à faible	MOYENNE À FAIBLE
		— Faible	FAIBLE
		— Moins que faible	MOINS QUE FAIBLE

1. TENEUR DES COMPTES RENDUS EN VOL

1.1. Comptes rendus de position et comptes rendus en vol spéciaux

1.1.1. La section 1 du modèle présenté au point A est obligatoire pour les comptes rendus de position et les comptes rendus en vol spéciaux, les éléments 5 et 6 du modèle pouvant toutefois être omis. La section 2 n'est insérée, en totalité ou en partie, qu'à la demande de l'exploitant ou de son représentant désigné, ou lorsque le pilote commandant de bord le juge nécessaire. La section 3 est incluse dans les comptes rendus en vol spéciaux.

1.1.2. Les éléments conditionnant l'émission d'un compte rendu en vol spécial sont à sélectionner sur la liste figurant au point SERA.12005 a).

1.1.3. Dans le cas de comptes rendus en vol spéciaux contenant des renseignements sur une activité volcanique, un compte rendu après le vol est rédigé en utilisant le formulaire de compte rendu d'activité volcanique ("modèle VAR") figurant au point B. Tous les éléments observés sont consignés aux endroits appropriés du formulaire modèle VAR.

1.1.4. Un compte rendu en vol spécial est établi aussitôt que possible après l'observation du phénomène qui en motive l'envoi.

2. INSTRUCTIONS DÉTAILLÉES RELATIVES AUX COMPTES RENDUS

2.1. Les éléments d'un compte rendu en vol sont indiqués dans l'ordre dans lequel ils figurent sur le formulaire "modèle AIREP SPÉCIAL".

— DÉSIGNATEUR DE TYPE DE MESSAGE. Indiquer "SPÉCIAL" pour un compte rendu en vol spécial.

Section 1

Élément 1 — IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF. Donner l'indicatif d'appel radiotéléphonique de l'aéronef, qui doit être conforme à la règle SERA.14050.

Élément 2 — POSITION. Signaler la position en latitude (2 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 4 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis de "Nord" ou "Sud") et en longitude (3 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 5 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis de "Est" ou "Ouest"), ou sous la forme d'un point significatif désigné par un indicatif codé (de 2 à 5 caractères), ou encore sous la forme d'un point significatif suivi du relèvement en degrés magnétiques (3 chiffres) par rapport à ce point, et de la distance à ce point en milles marins. Le cas échéant, faire précéder la désignation du point significatif de "PAR LE TRAVERS" ("ABEAM").

Élément 3 — HEURE. Indiquer l'heure en heures et minutes UTC (4 chiffres), à moins que l'indication de l'heure en minutes après l'heure entière (2 chiffres) soit prévue par les accords régionaux de navigation aérienne. L'heure indiquée doit être l'heure réelle à laquelle l'aéronef se trouvait à la position considérée, et non l'heure de création ou de transmission du compte rendu. Pour l'émission d'un compte rendu en vol spécial, l'heure est toujours mentionnée en heures et minutes UTC.

Élément 4 — NIVEAU DE VOL OU ALTITUDE. Indiquer le niveau de vol en 3 chiffres lorsque l'altimètre est calé à la pression standard. Lorsque l'altimètre est calé sur le QNH, indiquer l'altitude en mètres suivie de "MÈTRES" ("METRES") ou l'altitude en pieds suivie de "PIEDS" ("FEET"). Ajouter "EN MONTÉE VERS LE NIVEAU" ("CLIMBING") (suivi du niveau de vol) ou "EN DESCENTE VERS LE NIVEAU" ("DESCENDING") (suivi du niveau de vol) selon que l'aéronef monte ou descend après avoir franchi le point significatif.

Élément 5 — PROCHAINE POSITION ET HEURE PRÉVUE DE PASSAGE. Indiquer le prochain point de compte rendu et l'heure d'arrivée prévue à ce point, ou la position estimée une heure plus tard, en fonction des procédures de compte rendu de position en vigueur. Utiliser les conventions de présentation des données spécifiées pour l'élément 2 en ce qui concerne la position. Indiquer l'heure estimée de survol de cette position. Indiquer l'heure en heures et minutes UTC (4 chiffres), à moins que l'indication de l'heure en minutes après l'heure entière (2 chiffres) ne soit prévue par les accords régionaux de navigation aérienne.

Élément 6 — POINT SIGNIFICATIF SUIVANT. Indiquer le point significatif suivant après l'élément "prochaine position et heure prévue de survol".

Section 2

Élément 7 — HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE. Indiquer le nom de l'aérodrome prévu initialement pour l'atterrissage, suivi de l'heure d'arrivée prévue à cet aérodrome, en heures et minutes UTC (4 chiffres).

Élément 8 — AUTONOMIE. Indiquer "AUTONOMIE" ("ENDURANCE") puis l'autonomie en heures et minutes (4 chiffres).

Section 3

Élément 9 — PHÉNOMÈNE MOTIVANT L'ÉMISSION D'UN COMPTE RENDU EN VOL SPÉCIAL. Indiquer l'un des phénomènes suivants rencontré ou observé:

— Turbulence modérée: “TURBULENCE MODÉRÉE” (“TURBULENCE MODERATE”)

Turbulence forte: “TURBULENCE FORTE” (“TURBULENCE SEVERE”)

Les spécifications suivantes s’appliquent:

— Modérée — Des conditions pouvant entraîner des changements modérés de l’assiette et/ou de l’altitude de l’aéronef peuvent se produire mais l’aéronef reste constamment sous contrôle. Habituellement, faibles variations de la vitesse. Variations dans les indications de l’accéléromètre de 0,5 à 1,0 g au centre de gravité de l’aéronef. Il est difficile de marcher. Les occupants ressentent des tensions au niveau de leur ceinture de sécurité. Les objets non arrimés se déplacent.

— Forte — Des conditions entraînant de brusques changements de l’assiette et/ou de l’altitude de l’aéronef se produisent; il peut y avoir perte de contrôle de l’aéronef pendant de courts laps de temps. Habituellement, fortes variations de la vitesse. Variations dans les indications de l’accéléromètre supérieures à 1,0 g au centre de gravité de l’aéronef. Les occupants sont violemment poussés contre leur ceinture de sécurité. Les objets non arrimés sont projetés.

— Givrage modéré: “GIVRAGE MODÉRÉ” (“ICING MODERATE”)

Givrage fort: “GIVRAGE FORT” (“ICING SEVERE”)

Les spécifications suivantes s’appliquent:

— Modéré — Conditions dans lesquelles on peut juger utile de changer de cap et/ou d’altitude.

— Fort — Conditions dans lesquelles on juge essentiel de changer immédiatement de cap et/ou d’altitude.

— Onde orographique forte: “ONDE OROGRAPHIQUE FORTE” (“MOUNTAIN WAVE SEVERE”)

Les spécifications suivantes s’appliquent:

— Forte — le courant descendant associé à l’onde est d’au moins 3,0 m/s (600 ft/min) et/ou l’aéronef a rencontré une forte turbulence.

— Orage sans grêle: “ORAGE”

Orage avec grêle: “ORAGE AVEC GRÊLE” (“THUNDERSTORM WITH HAIL”)

Les spécifications suivantes s’appliquent:

Ne signaler que les orages:

— qui sont obscurcis dans de la brume sèche, ou

— qui sont noyés dans une masse nuageuse, ou

— qui sont étendus, ou

— qui forment une ligne de grains.

— Forte tempête de poussière ou de sable: “TEMPÊTE DE POUSSIÈRE FORTE” (“DUSTSTORM HEAVY”) ou “TEMPÊTE DE SABLE FORTE” (“SANDSTORM HEAVY”)

— Nuage de cendres volcaniques: “NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES” (“VOLCANIC ASH CLOUD”)

— Activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique: “ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE” (“PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY”) ou “ÉRUPTION VOLCANIQUE” (“VOLCANIC ERUPTION”)

Les spécifications suivantes s’appliquent:

Dans ce contexte, on entend par activité volcanique prééruptive une activité volcanique inhabituelle et/ou croissante qui pourrait présager une éruption volcanique.

— Efficacité de freinage bonne: “FREINAGE BON” (“BRAKING ACTION GOOD”)

— Efficacité de freinage bonne à moyenne: “FREINAGE BON À MOYEN” (“BRAKING ACTION GOOD TO MEDIUM”)

— Efficacité de freinage moyenne: “FREINAGE MOYEN” (“BRAKING ACTION MEDIUM”)

— Efficacité de freinage moyenne à faible: “FREINAGE MOYEN À FAIBLE” (“BRAKING ACTION MEDIUM TO POOR”)

— Efficacité de freinage faible: “FREINAGE FAIBLE” (“BRAKING ACTION POOR”)

— Efficacité de freinage moyen que faible: “FREINAGE MOINS QUE FAIBLE” (“BRAKING ACTION LESS THAN POOR”)

Les spécifications suivantes s’appliquent:

Bon — La décélération du freinage est normale pour l’effort de freinage des roues appliqué, et la commande de direction est normale.

Bon à moyen — La décélération du freinage ou la commande de direction vont de “bon” à “moyen”.

Moyen — La décélération du freinage est sensiblement réduite pour l’effort de freinage des roues appliqué, ou la commande de direction est sensiblement réduite.

Moyen à faible — La décélération du freinage ou la commande de direction va de “bon” à “moyen”.

Faible — La décélération du freinage est significativement réduite pour l’effort de freinage des roues appliqué, ou la commande de direction est significativement réduite.

Moins que faible — La décélération du freinage est minimale à inexistante pour l’effort de freinage des roues appliqué, ou la commande de direction est incertaine.

2.2. Les renseignements consignés sur le formulaire de compte rendu d’activité volcanique (modèle VAR) ne sont pas à transmettre en radiotéléphonie mais, à l’arrivée sur un aérodrome, ils doivent être donnés sans retard par l’exploitant ou un membre de l’équipage de conduite au centre météorologique de l’aérodrome. S’il n’y a pas de centre météorologique à proximité, le formulaire rempli est transmis conformément aux dispositions adoptées localement par les prestataires de services météorologiques et de services de la circulation aérienne et l’exploitant d’aéronef.

3. RETRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES REÇUS EN PHONIE

Lorsqu’ils reçoivent des comptes rendus en vol spéciaux, les organismes ATS les retransmettent sans délai au centre de veille météorologique (CVM) associé. Afin d’assurer l’intégration des comptes rendus en vol dans les systèmes automatiques sol, les éléments de ces comptes rendus sont transmis conformément aux conventions de données décrites ci-après et dans l’ordre prescrit.

— DESTINATAIRE. Indiquer la station appelée et, s’il y a lieu, la retransmission nécessaire.

— DÉSIGNATEUR DE TYPE DE MESSAGE. Indiquer “ARS” pour un compte rendu en vol spécial.

— IDENTIFICATION DE L’AÉRONEF. Donner l’identification de l’aéronef au moyen de la convention de données spécifiée pour la case 7 du plan de vol, sans laisser d’espace entre l’indicatif de l’exploitant et les marques d’immatriculation de l’aéronef ou l’identification du vol, le cas échéant.

Section 1

Élément 0 — POSITION. Signaler la position en latitude (2 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 4 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis, sans laisser d’espace, de N ou S) et en longitude (3 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 5 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis, sans laisser d’espace, de E ou O), ou sous la forme d’un point significatif désigné par un indicatif codé (de 2 à 5 caractères), ou encore sous la forme d’un point significatif suivi du relèvement en degrés magnétiques (3 chiffres) par rapport à ce point, et de la distance à ce point en milles marins (3 chiffres). Le cas échéant, faire précéder la désignation du point significatif de “PAR LE TRAVERS” (“ABEAM”).

Élément 1 — HEURE. Indiquer l’heure en heures et minutes UTC (4 chiffres).

Élément 2 — NIVEAU DE VOL OU ALTITUDE. Indiquer “F” suivi de 3 chiffres (par exemple “F310”) lorsqu’un niveau de vol est signalé. Indiquer l’altimètre en mètres suivie de “M” ou l’altitude en pieds suivie de “PIEDS” lorsqu’une altitude est signalée. Ajouter “ASC” (niveau) ou “DES” (niveau) suivant que l’aéronef monte ou descend.

Section 3

Élément 9 — PHÉNOMÈNE MOTIVANT L'ÉMISSION D'UN COMPTE RENDU EN VOL SPÉCIAL. Indiquer le phénomène observé comme suit:

— turbulence modérée: "TURB MOD",

— turbulence forte: "TURB SEV",

— givrage modéré: "ICE MOD",

— givrage fort: "ICE SEV",

— onde orographique forte: "MTW SEV",

— orage sans grêle: "TS",

— orage avec grêle: "TSGR",

— forte tempête de sable: "HVY SS",

— forte tempête de poussière: "HVY DS",

— nuage de cendres volcaniques: "VA CLD",

— activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique: "VA",

— grêle: "GR",

— cumulonimbus: "CB".

HEURE D'ÉMISSION. N'indiquer l'heure d'émission que si la section 3 est transmise.

4. DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT D'UN COMPTE RENDU RELATIF À LA PRÉSENCE DE CISAILLEMENT DE VENT ET DE CENDRES VOLCANIQUES

4.1. **Compte rendu relatif à des conditions de cisaillement de vent**

4.1.1. Lors de la transmission d'observations d'aéronef relatives à des conditions de cisaillement de vent rencontrées au cours des phases de montée et d'approche, le type d'aéronef est précisé.

4.1.2. Lorsque des conditions de cisaillement de vent ont été indiquées pendant les phases de montée ou d'approche ou qu'elles ont été prévues mais n'ont pas été rencontrées, le commandant de bord en informe l'organisme des services de la circulation aérienne compétent dès que possible, sauf si le pilote commandant de bord sait que l'organisme des services de la circulation aérienne compétent a déjà été informé de ce fait par un aéronef précédent.

4.2. **Compte rendu après le vol d'une activité volcanique**

4.2.1. À l'arrivée d'un vol sur un aérodrome, le compte rendu d'activité volcanique rempli est remis sans délai par l'exploitant de l'aéronef ou un membre de l'équipage de conduite au centre météorologique de l'aérodrome ou, si ledit centre n'est pas facilement accessible aux membres de l'équipage de conduite à l'arrivée, le formulaire rempli est traité conformément aux dispositions adoptées localement par les prestataires de services météorologiques et de services de la circulation aérienne et l'exploitant d'aéronef.

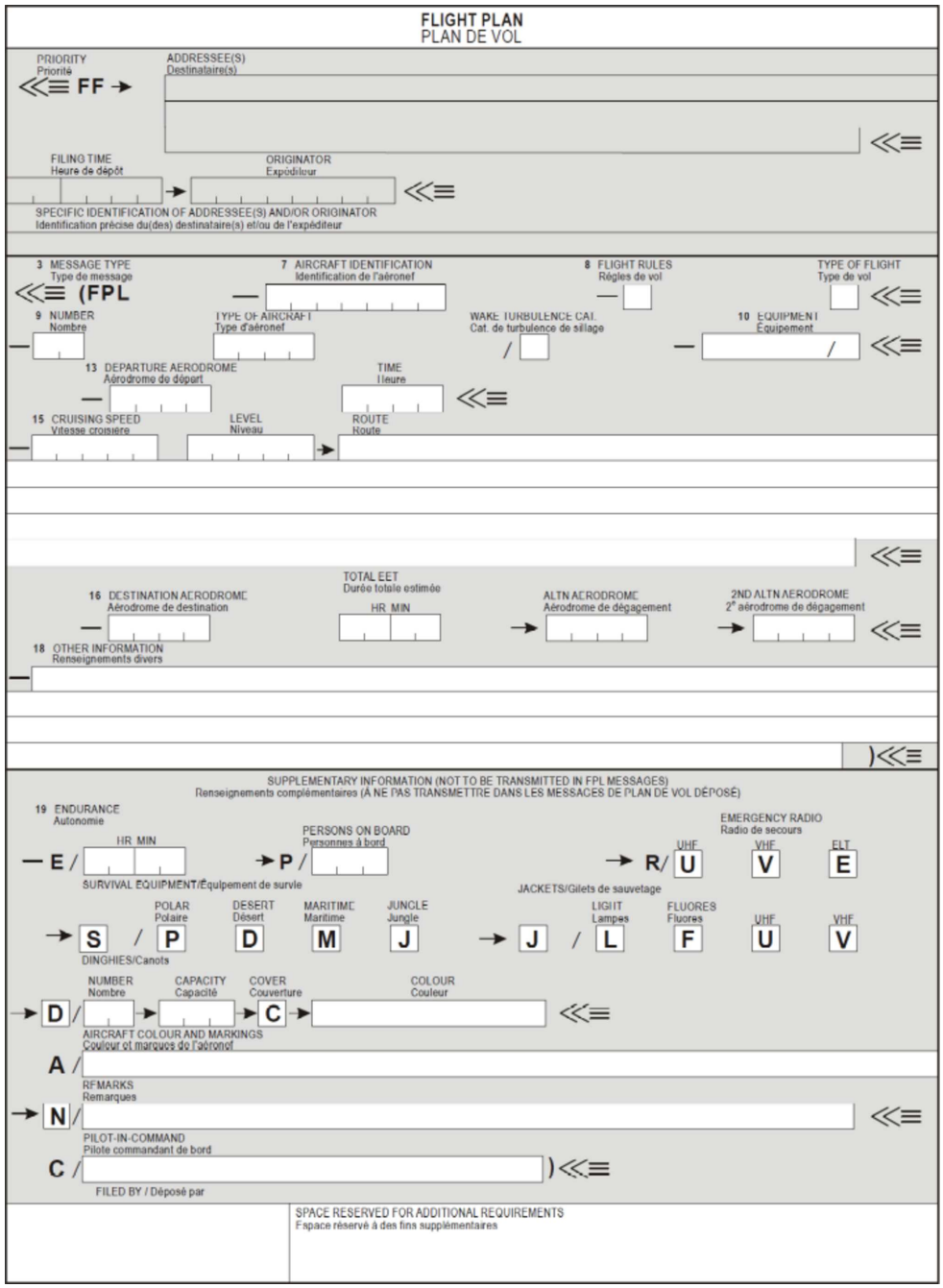
4.2.2. Le compte rendu d'activité volcanique rempli reçu par un centre météorologique est immédiatement transmis au centre de veille météorologique chargé d'assurer la veille météorologique dans la région d'information de vol dans laquelle l'activité volcanique a été observée.».

22) L'appendice 6 est remplacé par le texte suivant:

«*Appendice 6*

ÉTABLISSEMENT DU PLAN DE VOL

1. **Modèle de formulaire de plan de vol OACI**



2. **Instructions pour remplir le formulaire de plan de vol**

2.1. Généralités

Suivre avec précision les formats imposés et la façon d'indiquer les données.

Commencer à inscrire les données dans le premier espace prévu à cette fin. S'il y a plus d'espaces qu'il n'en faut, laisser vides les espaces inutilisés.

Toutes les heures doivent être en format UTC (4 chiffres).

Indiquer toutes les durées estimées (EET) par 4 chiffres (heures et minutes).

La partie grisée précédant l'élément 3 doit être remplie par les services ATS et COM, sauf si la responsabilité d'émettre les messages de plan de vol a été déléguée.

2.2. Instructions pour inscrire les données des services de la circulation aérienne (ATS)

Remplir les cases 7 à 18 et, si l'autorité compétente l'exige ou si cela est jugé nécessaire, la case 19 de la façon indiquée ci-dessous.

Case 7: IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF (MAXIMUM 7 CARACTÈRES)

INSCRIRE l'une des identifications de l'aéronef suivantes (7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe):

a) l'indicatif de l'OACI désignant l'exploitant de l'aéronef suivi du numéro de vol (p. ex., KLM511, NGA213, JTR25); en radiotéléphonie, l'indicatif d'appel devant être utilisé par l'aéronef consistera en l'indicatif téléphonique de l'OACI pour l'exploitant suivi du numéro de vol (p. ex., KLM511, NIGERIA213, JESTER25);

b) la marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation de l'aéronef (p. ex., EIAKO, 4XBCD, N2567GA):

   1) en radiotéléphonie, l'indicatif d'appel devant être utilisé par l'aéronef consistera uniquement en cette identification (p. ex., CGAJS), ou sera précédé par l'indicatif téléphonique de l'OACI assigné à l'exploitant de l'aéronef (p. ex., BLIZZARD CGAJS);

   2) lorsque l'aéronef n'est pas équipé de radio.

Case 8: RÈGLES DE VOL ET TYPE DE VOL (UN OU DEUX CARACTÈRES)

Règles de vol

INSCRIRE l'une des lettres suivantes pour indiquer la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer:

I – s'il est prévu que le vol se déroule entièrement en régime IFR; ou

V – s'il est prévu que le vol se déroule entièrement en régime VFR; ou

Y – si le vol débute en régime IFR et que, par la suite, les règles de vol changent une ou plusieurs fois; ou

Z – si le vol débute en régime VFR et que, par la suite, les règles de vol changent une ou plusieurs fois.

Préciser dans la case 15 le ou les points où un changement de règles de vol est prévu.

Type de vol

INSCRIRE l'une des lettres suivantes pour indiquer le type de vol lorsque l'autorité compétente l'exige:

S – pour service aérien régulier;

N – pour opérations aériennes non régulières;

G – pour aviation générale;

M – pour militaire;

X – pour autre que les catégories définies ci-dessus.

Préciser le type de vol après l'indicateur "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.

Case 9: NOMBRE ET TYPE D'AÉRONEFS ET CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE

Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères)

INSERT le nombre d'aéronefs, s'il y en a plus d'un.

Type d'aéronef (2 à 4 caractères)

INSCRIRE l'indicatif approprié tel qu'il figure dans le Doc 8643 — Indicatifs de types d'aéronef de l'OACI,

OU, si aucun indicatif n'a été assigné ou dans le cas de vols de formation comprenant plus d'un type, *INSCRIRE* ZZZZ et PRÉCISER dans la case 18 (le nombre et) le ou les types d'aéronefs précédés de "TYP/".

Catégorie de turbulence de sillage (1 caractère)

INSCRIRE une barre oblique suivie d'une des lettres suivantes pour indiquer la catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef:

J – SUPER GROS-PORTEUR, pour indiquer un type d'aéronef figurant comme tel dans le Doc 8643 — Indicatifs de types d'aéronef, de l'OACI, dernière édition;

H – GROS-PORTEUR, pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage égale ou supérieure à 136 000 kg, à l'exception des types d'aéronefs énumérés dans la catégorie "SUPER GROS-PORTEUR" (J) dans le Doc 8643 de l'OACI;

M – MOYEN TONNAGE, pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg;

L – FAIBLE TONNAGE, pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 7 000 kg.

Case 10: ÉQUIPEMENTS ET POSSIBILITÉS

Les possibilités comprennent 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; et

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

Équipement et possibilités de radiocommunication, de navigation et d'aide à l'approche

INSCRIRE l'une des lettres suivantes:

N – si aucun équipement COM/NAV/aide à l'approche n'est transporté à bord de l'aéronef pour la route prévue ou si l'équipement est hors d'usage;

S – si l'équipement de base COM/NAV/aide à l'approche est transporté à bord de l'aéronef pour la route prévue et en bon état de fonctionnement; et/ou

INSCRIRE une ou plusieurs des lettres suivantes pour indiquer l'équipement COM/NAV/aide à l'approche en bon état de fonctionnement et les possibilités disponibles:

A	Système d'atterrissage GBAS	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV avec SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	CSP WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR
F	ADF		
G	GNSS. S'il est prévu d'effectuer une partie du vol en régime IFR, la lettre désigne les récepteurs GNSS conformes à l'annexe 10, volume I, de l'OACI	**P1**	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	**P4-P9**	Réservées au RCP
I	Navigation par inertie	**R**	Approuvé PBN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	**T**	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	**U**	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	**V**	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	**W**	Approuvé RVSM
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	**X**	Approuvé MNPS
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	**Y**	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
		Z	Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités

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

Équipement et possibilités de surveillance

INSCRIRE la lettre **N** s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner;

OU

INSCRIRE un ou plusieurs des caractères suivants (au maximum 20) pour indiquer 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

Mode S SSR

E — — Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B)

H — — Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie

I — — Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, mais non de l'altitude-pression

L — — Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie

P— – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression, mais non de l'identification de l'aéronef

S— – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression et de l'identification de l'aéronef

X— – Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression

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.

Case 13: AÉRODROME ET HEURE DE DÉPART (8 CARACTÈRES)

INSCRIRE les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI de l'aérodrome de départ, conformément au Doc 7910 — *Indicateurs d'emplacement*;

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été assigné,
INSCRIRE ZZZZ et PRÉCISER dans la case 18:
— le nom et l'emplacement de l'aérodrome précédés de "DEP/", ou
— le premier point de la route ou la radioborne précédé(e) de "DEP/" si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome;

OU, si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol,
INSCRIRE AFIL et *PRÉCISER*, dans la case 18, les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI désignant l'organisme ATS à partir duquel des données de plan de vol supplémentaires peuvent être obtenues, précédés de "DEP/".

PUIS, SANS ESPACE,

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

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

INSCRIRE la *vitesse initiale de croisière* telle qu'elle est décrite au point a) et le *niveau initial de croisière* tel qu'il est décrit au point b), sans espace entre les deux.

PUIS, après la flèche, *INSCRIRE* la description de la route telle qu'elle figure au point c).

a) *Vitesse de croisière (5 caractères au maximum)*

INSCRIRE la *vitesse vraie* pour la première partie ou la totalité du temps de vol de croisière, sous l'une des formes suivantes:
en kilomètres-heure, exprimée par un "K" suivi de 4 chiffres (p. ex., K0830); *ou*
en nœuds, exprimée par un "N" suivi de 4 chiffres (p. ex., N0485); *ou*

en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité compétente l'exige, au centième d'unité Mach le plus près, exprimée par un "M" suivi de 3 chiffres (p. ex., M082).

b) *Niveau de croisière (5 caractères au maximum)*

INSCRIRE le niveau de croisière prévu pour la première partie ou la totalité de la route prévue, sous l'une des formes suivantes:

niveau de vol, exprimé par un "F" suivi de 3 chiffres (p. ex., F085, F330); *ou*

niveau métrique standard en dizaines de mètres, exprimé par un "S" suivi de 4 chiffres (p. ex., S1130), lorsque l'autorité compétente l'exige; *ou*

altitude en centaines de pieds, exprimée par un "A" suivi de 3 chiffres (p. ex., A045, A100); *ou*

altitude en dizaines de mètres, exprimée par un "M" suivi de 4 chiffres (p. ex., M0840); *ou*

pour les vols VFR non contrôlés, les lettres "VFR".

c) *Route (y compris les changements de vitesse, de niveau et/ou de règles de vol)*

Vols le long des routes ATS désignées

INSCRIRE, si l'aérodrome de départ est situé sur la route ATS ou est relié à celle-ci, l'indicatif de la route ATS initiale,

OU, si l'aérodrome de départ n'est pas situé sur la route ATS ou n'est pas relié à celle-ci, les lettres "DCT" suivies du point de jonction avec la route ATS initiale, lui-même suivi de l'indicatif de la route ATS.

PUIS

INSCRIRE, chaque point à partir duquel soit un changement de vitesse et/ou de niveau, soit un changement de route ATS et/ou un changement de règles de vol est prévu,

CHAQUE POINT ÉTANT SUIVI

de l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même s'il est identique à l'indicatif précédent,

OU si le vol vers le point suivant est effectué à l'extérieur d'une route désignée, des lettres "DCT", à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.

Vols à l'extérieur des routes ATS désignées

INSCRIRE les points normalement à moins de 30 minutes de temps de vol ou ceux espacés de 370 km (200 NM), y compris chaque point auquel un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route ou un changement de règles de vol est prévu,

OU, lorsque l'autorité ou les autorités compétentes l'exigent,

DÉFINIR la route des vols effectués principalement dans le sens est-ouest, entre le 70°N et le 70°S, qui est composée par des points significatifs formés par les intersections de demi-degrés ou de degrés entiers de latitude avec des méridiens espacés à des intervalles de 10° de longitude. En ce qui concerne les vols effectués à l'extérieur de ces latitudes, les routes doivent être définies par les points significatifs qui sont formés par l'intersection des parallèles et des méridiens, normalement espacés de 20° de longitude. La distance entre les points significatifs ne doit, si possible, pas dépasser 1 heure de temps de vol. Au besoin, des points significatifs supplémentaires doivent être établis.

Pour les vols effectués principalement dans le sens nord-sud, définir les routes par des points significatifs formés par l'intersection de degrés entiers de longitude avec des parallèles spécifiés qui ont 5° d'intervalle.

INSCRIRE "DCT" entre les points successifs à moins que les deux points soient définis par des coordonnées géographiques ou par relèvement et distance.

EMPLOYER UNIQUEMENT les conventions 1) à 5) ci-après et *SÉPARER* chaque sous-élément par un espace.

1) Route ATS (2 à 7 caractères)

L'indicatif codé assigné à la route ou au tronçon de route, y compris, lorsque nécessaire, l'indicatif codé assigné à la route de départ ou d'arrivée normalisée (p. ex., BCN1, BI, R14, UB10, KODAP2A).

2) [Point significatif (2 à 11 caractères)]

L'indicatif codé (2 à 5 caractères) assigné au point (p. ex., LN, MAY, HADDY),

ou, si aucun indicatif codé n'a été assigné, une des façons suivantes:

— *Degrés seulement* (7 caractères):

2 chiffres décrivant la latitude en degrés, suivis par "N" (Nord) ou "S" (Sud), suivi par 3 chiffres décrivant la longitude en degrés, suivi par "E" (Est) ou "W" (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., 46N078 W.

— *Degrés et minutes* (11 caractères):

4 chiffres indiquant la latitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "N" (Nord) ou "S" (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "E" (Est) ou "W" (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., 4620N07805 W.

— *Relèvement et distance à partir d'un point de référence*:

l'identification d'un point de référence, suivi du relèvement du point sous la forme de 3 chiffres donnant les degrés magnétiques, puis la distance à partir du point sous la forme de 3 chiffres exprimée en milles marins. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser les degrés magnétiques comme référence, les degrés vrais peuvent être utilisés. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., un point de 180° magnétique à une distance de 40 NM du VOR "DUB" devrait être inscrit ainsi: "DUB180040".

3) Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères)

Le point auquel un changement de vitesse (de 5 % de la TAS ou 0,01 Mach ou plus) ou un changement de niveau est prévu, exprimé exactement comme au point 2) ci-dessus, suivi d'une *barre oblique puis de la vitesse de croisière et du niveau de croisière*, exprimés exactement comme aux points a) et b) ci-dessus, sans espace entre les deux, *même lorsque seulement une de ces valeurs est modifiée*.

Exemples: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805 W/N0500F350

46N078 W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

4) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères)

Le point auquel le changement de règles de vol est prévu, exprimé exactement comme au point 2) ou 3) ci-dessus, selon le cas, *suivi d'un espace et l'une des inscriptions suivantes*:

VFR si d'IFR à VFR

IFR si de VFR à IFR

Exemples: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

5) Niveau de croisière (28 caractères au maximum)

5) Niveau de croisière (28 caractères au maximum)

La lettre C suivie d'un trait oblique; PUIS, point où il est prévu d'amorcer la croisière ascendante, exprimé exactement comme indiqué au point 2) ci-dessus, *suivi d'une barre oblique*; *PUIS, vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante,* exprimée exactement comme au point 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 au point b) ci-dessus, *ou du niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue, suivie des lettres PLUS*, sans espace intermédiaire.

Exemples: C/48N050 W/M082F290F350

C/48N050 W/M082F290PLUS

C/52N050 W/M220F580F620

Case 16: AÉRODROME DE DESTINATION ET DURÉE TOTALE ESTIMÉE, AÉRODROME(S) DE DÉGAGEMENT À DESTINATION

Aérodrome de destination et durée totale estimée (8 caractères)

INSCRIRE les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI de l'aérodrome de destination, conformément au Doc 7910 — *Indicateurs d'emplacement*;

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été assigné,

INSCRIRE ZZZZ et *PRÉCISER* dans la case 18 le nom et l'emplacement de l'aérodrome précédé de "DEST/ ".

PUIS, SANS ESPACE,

INSCRIRE la durée totale estimée.

Aérodrome de dégagement à destination

INSCRIRE les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI pour au plus deux aérodromes de dégagement à destination, conformément au Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, séparés par un espace,

OR, si aucun indicateur d'emplacement n'a été assigné à l'aérodrome ou aux aérodromes de dégagement à destination,

INSCRIRE ZZZZ et *PRÉCISER*, dans la case 18, le nom et l'emplacement de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, précédés de "ALTN/".

Case 18: AUTRES RENSEIGNEMENTS

Le trait d'union et la barre oblique devraient être utilisés uniquement comme prescrit ci-dessous.

INSCRIRE **0** (zéro) si aucun autre renseignement n'est donné;

OU, tout autre renseignement nécessaire dans l'ordre énuméré ci-après, sous la forme de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner:

STS/ Raison du traitement spécial de la part des services ATS, p. ex., mission SAR, comme suit:

ALTRV: vol effectué conformément à une réservation d'altitude;

ATFMX: vol exempté des mesures ATFM par l'autorité compétente;

FFR: vol de lutte contre les incendies;

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 capacités RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM;

SAR: vol participant à une mission de recherches et sauvetage; et

STATE: vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police.

Les autres raisons de traitement spécial de la part des services ATS seront indiquées à la rubrique "RMK/".

PBN/ Précision des capacités RNAV et/ou RNP. Indiquer le plus grand nombre possible des descripteurs suivants qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, soit 16 caractères au plus.

SPÉCIFICATIONS RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 tous capteurs permis
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 tous capteurs permis	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 tous capteurs permis
B5	RNAV 5 INS ou IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPÉCIFICATIONS RNP

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH avec BARO-VNAV
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis		
O2	RNP 1 de base GNSS	**T1**	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)
O3	RNP 1 de base DME/DME	**T2**	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU		

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservées.

NAV/ Données significatives relatives à l'équipement de navigation, autres que celles précisées à la rubrique PBN/, exigées par l'autorité compétente.

Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en laissant un espace entre les méthodes de renforcement, p. ex., NAV/GBAS SBAS.

Indiquer EURPRNAV si l'aéronef approuvé P-RNAV s'appuie uniquement sur un système de positionnement VOR/DME.

COM/ Équipement ou possibilités de communications non précisés dans la case 10 a).

DAT/ Équipement ou possibilités de communications non précisés dans la case 10 a), ou indiquer "CPDLCX" pour signaler une exemption à l'obligation d'être équipé d'un système CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Équipement ou possibilités de surveillance non précisés dans l'élément 10 b). Indiquer le plus grand nombre possible des spécifications RSP qui s'appliquent au vol, en utilisant un ou plusieurs indicatifs sans espace. Séparer les spécifications RSP par un espace. Exemple: RSP180 RSP400.

Inscrire EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, ou une combinaison de ces groupes, pour signaler les exemptions à l'obligation d'être équipé de transpondeurs SSR mode S ou d'émetteurs ADS-B.

DEP/ Nom et emplacement de l'aérodrome de départ, si le groupe "ZZZZ" figure dans la case 13, ou de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si l'abréviation "AFIL" figure dans la case 13. En ce qui concerne les aérodromes non-inscrits dans les publications d'information aéronautique pertinentes, inscrire l'emplacement de l'aérodrome comme suit:

4 chiffres indiquant la latitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "N" (Nord) ou "S" (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "E" (Est) ou "W" (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., 4620N07805 W (11 caractères).

OU, Relèvement et distance par rapport au point significatif le plus proche, comme suit:

l'identification d'un point significatif, suivi du relèvement du point sous la forme de 3 chiffres donnant les degrés magnétiques, puis la distance à partir du point sous la forme de 3 chiffres exprimée en milles marins. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser les degrés magnétiques comme référence, les degrés vrais peuvent être utilisés. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., un point de 180° magnétique à une distance de 40 NM du VOR "DUB" devrait être inscrit ainsi: "DUB180040".

OU, Premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radioborne, si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome.

DEST/ Nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe "ZZZZ" figure dans la case 16. En ce qui concerne les aérodromes non-inscrits dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ci-dessus.

DOF/ 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme AAMMJJ, où AA représente l'année, MM le mois et JJ le jour).

REG/ Marque de nationalité ou marque 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 de vol estimées cumulatives à partir du décollage jusqu'à ces points ou limites de FIR, lorsque ces indications sont exigées en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne ou par l'autorité compétente.

Exemples: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ Code SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

TYP/ Type ou types d'aéronefs, précédé(s) au besoin, sans espace, du ou des nombres d'aéronefs et séparés par un espace, si le groupe "ZZZZ" figure dans la case 9.

Exemple: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Adresse d'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique de 6 caractères hexadécimaux) si l'autorité compétente l'exige. Exemple: "F00001" est l'adresse d'aéronef la plus basse contenue dans le bloc spécifique administré par l'OACI.

DLE/ Indiquer le ou les points significatifs de la route où l'on prévoit qu'il se produira un retard, suivis de 4 chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm).

Exemple: DLE/MDG0030

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

ORGN/ Adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'émetteur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité compétente l'exige.

PER/ Renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique telle qu'elle est précisée dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS, Doc 8168 de l'OACI), Volume I — Procédures de vol, si l'autorité compétente l'exige.

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, 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.

RALT/ Indicateur d'emplacement de l'OACI de 4 lettres désignant l'aérodrome ou les 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, 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.

TALT/ Indicateur d'emplacement de l'OACI de 4 lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement, ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, 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.

RIF/ Détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination, suivis de l'indicateur d'emplacement de l'OACI de 4 lettres désignant l'aérodrome. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification de clairance en cours de vol.

Exemples: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Visuelle de piste minimale exigée pour le vol, exprimée sous la forme de 3 chiffres.

RFP/ Nombre des plans de vol de remplacement soumis, sous la forme d'un "Q" suivi d'un chiffre indiquant l'itération du remplacement.

Exemples: RFP/Q2

RMK/ Toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité compétente, ou jugée nécessaire.

Case 19: RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Autonomie

Après **E/** *INSCRIRE* un groupe de 4 caractères indiquant en heure(s) et en minute(s) l'autonomie en carburant.

Personnes à bord

Après **P/** *INSCRIRE* le nombre total de personnes à bord (passagers et membres d'équipage) lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité compétente. INSCRIRE "TBN" (à notifier) si le nombre total de personnes n'est pas connu au moment du dépôt du plan de vol.

Équipement de secours et de survie

R/ (RADIO) *BIFFER* le "U" si la fréquence UHF 243,0 MHz n'est pas disponible.
BIFFER le "V" si la fréquence VHF 121,5 MHz n'est pas disponible.
BIFFER le "E" si l'émetteur de localisation d'urgence (ELT) n'est pas disponible.

S/ (ÉQUIPEMENT DE SURVIE) *BIFFER* toutes les lettres si l'équipement de survie n'est pas à bord.
BIFFER le "P" si l'équipement de survie pour les régions polaires n'est pas à bord.
BIFFER le "D" si l'équipement de survie en région désertique n'est pas à bord.
BIFFER le "M" si l'équipement de survie maritime n'est pas à bord.
BIFFER le "J" si l'équipement pour la survie en jungle n'est pas à bord.

J/ (GILETS) *BIFFER* toutes les lettres si aucun gilet de sauvetage n'est à bord.
BIFFER le "L" si les gilets de sauvetage ne sont pas munis d'une lampe.
BIFFER le "F" si les gilets de sauvetage ne sont pas munis de fluorescéine.
BIFFER le "U" ou le "V" ou les deux (voir R/ ci-dessus) pour indiquer la capacité radio du gilet, s'il y a lieu.

D/ (CANOTS) (NOMBRE)	*BIFFER* le “D” et le “C” si aucun canot n’est à bord; ou *INSCRIRE* le nombre de canots à bord; et (CAPACITÉ) — *INSCRIRE* la capacité totale, en nombre de personnes, de tous les canots à bord; et (COUVERTURE) — *BIFFER* le “C” si les canots ne sont pas couverts; et (COULEUR) — *INSCRIRE* la couleur des canots s’il y en a à bord.
A/ (COULEUR ET MARQUES DE L’AÉRONEF)	*INSCRIRE* la couleur de l’aéronef et les marques significatives.
N/ (REMARQUES)	*BIFFER* le “N” s’il n’y a aucune remarque ou *INDIQUER* tout autre équipement de survie à bord et toute autre remarque se rapportant à l’équipement de survie.
C/ (PILOTE)	*INSCRIRE* le nom du commandant de bord.

2.3. Déposé par
INSCRIRE le nom de l’organisme, de l’agence ou de la personne qui dépose le plan de vol.».»

23) Le supplément à l’annexe est supprimé.]