

## Remplir un plan de vol/Vols à l'étranger

### 1. PREPARER SON PLAN DE VOL

Pour transmettre un plan de vol aux services de la circulation aérienne, Il existe un formulaire permettant de standardiser les dépôts des plans de vol au niveau international. Même si vous effectuez votre dépôt par téléphone, vous pouvez préparer tous les éléments sur ce formulaire afin de rendre le dépôt plus rapide.

#### Case n° 7 : Immatriculation de l'avion

Indiquez dans cette case l'indicatif radio de votre aéronef. Utilisez l'indicatif complet sans le -. Par exemple : **FJGGT**.

#### Case n° 8 : Régime de vol / Type de vol

Le régime de vol est précisé sur 1 lettre selon le code suivant :

- I : IFR
- **V : VFR**
- Y : IFR puis VFR
- Z : VFR puis IFR

Le type de vol est également précisé sur 1 lettre selon le code suivant :

- **G : Aviation générale**
- S : Transport Aérien Régulier
- N : Transport Aérien Non Régulier
- M : Militaire
- X : Type de vol ne correspondant à aucune des catégories ci-dessus.

En ce qui concerne les avions, ce sera donc V et G.

#### Case n° 9 : Description de l'aéronef

Nombre d'aéronefs concernés par le vol. En général 1 sauf dans le cas de vols en patrouille.

Type de l'aéronef : La liste des types est donnée dans la DOC 8643 de l'OACI.

Catégorie de turbulence de sillage :

- H (Heavy) : Gros porteurs dont la masse maximale certifiée au décollage est égale ou supérieure à 136 Tonnes.

- M (Medium) : Moyen porteurs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136 Tonnes et supérieure à 7 Tonnes.

- **L (Light)** : Aéronefs à faible tonnage dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 7 Tonnes.

#### Case n° 10 : Equipements de l'aéronef

Partie gauche : Equipement de radiocommunication

- N Aucun équipement de radiocommunication ou de radionavigation correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord (ou l'équipement est hors service).
- S L'équipement de radiocommunication et de radionavigation correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et est apte à fonctionner.

Vous pouvez également préciser à la place de N ou S, l'équipement présent dans votre aéronef :

- U UHF
- **V VHF**
- F ADF
- O VOR
- D DME
- L ILS
- R RNAV
- Z Autre équipement à préciser en case 18 après COM/ ou NAV/

### **Partie droite : Equipement SSR (Transpondeur)**

- N Pas de transpondeur à bord.
- 0 Transpondeur mode A sans codage
- 2 Transpondeur mode A avec codage à 2 chiffres octal (64 codes)
- A Transpondeur mode A avec codage à 4 chiffres octal (4096 codes)
- C Transpondeur mode A et C (alticodeur) quatre chiffres (4096 codes)
- **S Transpondeur mode S** (liaison numérique de données)

### **Case n° 13 : Aérodrome et heure de départ**

Aérodrome de départ

Ecrivez l'indicateur d'emplacement OACI correspondant à l'aérodrome de départ (par exemple : LFPA pour Persan-Beaumont). Si l'indicateur d'emplacement n'est pas connu, (terrain privé ou plateforme ULM par exemple), écrivez ZZZZ et précisez le terrain en clair dans la case 18 à la suite de DEP/

### **Heure de départ**

Indiquez l'heure de départ prévue du poste de stationnement en heure UTC sous la forme de 4 chiffres (par exemple 0900 pour 09h).

### **Case n° 15 : Vitesse de croisière, niveau, route Vitesse de croisière**

Codée sur 5 caractères sous la forme : Unité - Vitesse sur 4 chiffres. Par exemple, 100kt se note **N0100** et 150 km/h se note K0150.

Niveau Codé sur 4 caractères sous la forme : . Par exemple le niveau de vol 55 se note F055 et l'altitude 2000ft se note A020.

Vous pouvez également marquer **VFR** ; dans ce cas, vous pourrez utiliser toute altitude ou niveau VFR.

### **Route**

Vous devez préciser votre route à l'aide des points de repères VFR, des balises de radionavigation, de coordonnées géographiques. Les repères ne doivent pas être éloignés de plus de 30 minutes et doivent matérialiser un changement de route. Dans tous les cas, le point de franchissement de frontière doit être précisé, vous préciserez également le temps de vol estimé pour atteindre ce point en case 18 à la suite de EET/ et du point de franchissement de frontière. Si pas de point de repère mettre DCT (direct)

## **Case n° 16 : Aérodrome de destination, Durée totale estimée du vol, Aérodomes de dégagement.**

### **Aérodrome de destination**

Indicateur d'emplacement OACI à 4 lettres de l'aérodrome de destination. Si l'indicateur n'existe pas, indiquer ZZZZ et préciser le nom du terrain dans la case 18 à la suite de DEST/

### **Durée totale estimée**

Temps de vol prévu depuis le décollage du terrain de départ jusqu'à la verticale du terrain d'arrivée (en VFR).

### **Aérodrome de dégagement**

Indicateur d'emplacement OACI à 4 lettres de l'aérodrome de dégagement envisagé. Si l'indicateur n'existe pas, indiquer ZZZZ et préciser le nom du terrain dans la case 18 à la suite de ALTN/

## **Case n° 18 : Renseignements divers**

Suite de renseignements précédés d'un indicateur (par exemple : **EET/0045**) :

- **EET** Point de franchissement de la frontière suivi du temps de vol estimé pour y arriver.
- OPR Nom de l'exploitant de l'aéronef (votre aéroclub par exemple). Vous pouvez le faire suivre de votre n° de téléphone portable en cas d'urgence.
- TYP Type de l'aéronef (Si vous avez précisé ZZZZ en case 9).
- DEP Nom de l'aérodrome de départ si vous avez précisé ZZZZ dans la case 13.
- DEST Nom de l'aérodrome de destination si vous avez précisé ZZZZ dans la case 16.
- ALTN Nom de l'aérodrome de dégagement si vous avez précisé ZZZZ dans la case 16.
- RMK Toute autre remarque nécessaire.

## **Case n° 19 : Renseignements complémentaires**

Si vous transmettez votre plan de vol par fax ou si vous le déposez en version papier à votre aérodrome, il faut cocher (rayer) les équipements que vous n'avez pas à bord. Si vous le déposez par téléphone, le support papier n'est qu'un aide mémoire. Pour gagner du temps, vous pouvez simplement entourer les équipements que vous avez à bord, pour le signaler à l'opérateur qui prendra votre plan de vol.

**E Autonomie de l'aéronef exprimée en heure - minutes** sur 4 chiffres (Par exemple **0330** pour 3h30mn d'autonomie).

P Indiquez le nombre total de personnes à bord (passagers + équipages). Vous pouvez également préciser TBN (To Be Notified) si vous ne connaissez pas le nombre d'occupant lors du dépôt du plan de vol.

R

- Rayez la lettre U si vous n'avez pas de poste portatif UHF (243 MHz)
- Rayez la lettre V si vous n'avez pas de poste portatif VHF (121,5 MHz) en plus de votre radio de bord.
- Rayez la lettre E si vous n'avez pas de balise de détresse.

S

**Rayez seulement les équipements de survie que vous n'avez pas.**

- J Gilets de sauvetage
- L pour les gilets comportant une lampe
- F pour les gilets pourvus de fluorescéine
- U ou V pour les gilets équipés de récepteurs portatifs (121,5 VHF ou 243 MHz UHF)

D / C

- La lettre D signifie qu'il y a un canot à bord ; indiquez le nombre et la capacité du canot.
- La lettre C signifie que les canots sont couverts, sinon indiquez la couleur des canots.

**A Couleurs et marques de l'aéronef.**

N Indiquez tout autre équipement de survie se trouvant à bord.

**C Nom du Pilote Commandant de Bord**

## 2. Dépôt du plan de vol

Le plan de vol déposé (appelé FPL) peut être déposé auprès d'un BDP/BIA ou d'un BRIA, par téléphone en appelant le BRIA de rattachement, par MINITEL (3614 PLN) ou par télécopie. Le FPL ne peut être communiqué en vol, à moins que le pilote n'y soit contraint par une situation imprévue (plan de vol "AFIL"). Le FPL est notamment obligatoire en cas de passage de frontière (les accords de Schengen\* ne dispensant que des procédures de Douanes), de survol maritime, de survol de régions dites "inhospitalières", de vol VFR de nuit, ou depuis le 20 décembre dernier, pour les vols VFR au départ et à l'arrivée de certains terrains Français définis par NOTAM et dans les sup/AIP. Dans les cas où le FPL n'est pas obligatoire, aucun délai ne sera requis pour le déposer. Dans le cas contraire un délai spécifique pourra être précisé par arrêté.

## 3. Le plan de vol transfrontalier

Pour un vol VFR avec franchissement de frontière, le FPL ne peut pas être déposé en vol, et fait l'objet d'un délai de dépôt de 30mn avant l'heure estimée du départ du poste de stationnement. Le pilote devra indiquer en case 18 de son FPL son estimée de franchissement de la frontière de FIR. Si vous prévoyez de passer la frontière de la FIR Anglaise EGTT au bout de 50mn de vol, vous inscrirez EET/EGTT0050, et si vous pensez passer également la frontière de la FIR Belge après 2h10 de vol (temps cumulé), vous indiquerez EET/EGTT0050 EBBU0210. Vous pouvez également indiquer un point significatif de passage de la frontière en case 15 (théoriquement obligatoire, mais en pratique l'estimée de FIR est souvent acceptée comme suffisante).

## 4. Le plan de vol pour un survol maritime

On parlera de survol maritime en cas de vol s'éloignant de la côte au-delà de la plus faible de ces deux distances : 15 fois la hauteur de l'aéronef ou une distance permettant

de rejoindre la côte en vol plané. Le FPL devra alors comporter en case 10 une radio VHF et un transpondeur, en case 15 un itinéraire obligatoire, et en case 19 des équipements de secours et survie adaptés à la longueur du survol maritime.

Autre cas particulier Si votre terrain de départ ou d'arrivée ne dispose pas d'un code OACI, il faudra indiquer le code ZZZZ à l'emplacement prévu (case 13 ou 16) et spécifier en case 18 le nom de l'aérodrome en clair : DEP/VAL-DE-REUIL ou bien encore DEST/SABONNERES.

## 5. Activation du FPL

Un plan de vol doit être activé au départ, soit avec l'organisme du terrain de départ, soit avec un autre organisme ou le BRIA de rattachement, en fréquence ou par téléphone. L'heure prise en compte pour calculer l'estimée de votre arrivée sera alors celle de votre départ effectif, et non celle mentionnée au plan de vol. Un plan de vol pourra être annulé tant que le vol ou la portion de vol concernée n'a pas débuté. Au départ, un retard de plus de 30mn devra être signalé aux services de la circulation aérienne, sans quoi une heure après l'heure estimée de départ, le plan de vol non activé devra être redéposé. A qui est transmis un FPL en VFR ? Un FPL pour un vol en VFR ne sera pas traité comme un FPL IFR, mais uniquement transmis, ce qui est d'ailleurs bien plus rapide, par le BRIA de rattachement aux terrains de départ, d'arrivée et de déroutement prévus, et dans certains cas à d'autres organismes. En conséquent, les organismes que vous pourrez contacter sur votre route ne disposeront pas forcément de tous vos paramètres. Et il pourra parfois être pratique, si vous désirez faire modifier votre FPL en route, de disposer d'une copie de ce plan de vol avec vous. Attention à la clôture du plan de vol ! Ceci est le point le plus important : un plan de vol doit être clôturé à l'arrivée. Dans le cas d'un aérodrome contrôlé ou AFIS aux heures d'ouverture des organismes de la circulation aérienne, le contact radio vaudra demande de clôture de votre plan de vol. Il sera bon, à l'arrivée, de penser en fréquence à vous annoncer comme VFR sous plan de vol. Mais les choses sont moins évidentes à l'arrivée sur un aérodrome non contrôlé. Il conviendra alors de clôturer, ou bien en fréquence, juste avant d'atterrir, avec un organisme de la circulation aérienne, ou bien après l'atterrissage en appelant le BRIA de rattachement. Par ailleurs, si vous constatez en vol que vous aurez un retard à l'arrivée, pensez à le stipuler en fréquence à un organisme de la circulation aérienne. En effet, le but principal du FPL en VFR est l'alerte à l'arrivée. Les deux données les plus importantes seront donc, vous le comprendrez ci-dessous, le temps de vol et l'autonomie. Si vous constatez au départ que l'un de ces deux paramètres est différent de ceux annoncés au FPL, pensez également à l'indiquer à un organisme qui le retransmettra au BRIA pour mise à jour de votre FPL.

Que se passe-t'il si un FPL n'est pas clôturé ? Il existe 3 phases d'urgence, dans l'ordre croissant : INCERFA, ALERFA et DETRESFA. En cas de retard à l'arrivée (ou de non-clôture du FPL) celles-ci seront automatiquement déclenchées dans les délais maximaux de respectivement 30, 60 et 90mn, d'où l'importance de l'estimée d'arrivée de l'aéronef. Ces phases entraînent une mise en alerte des organismes et le début des recherches. Par ailleurs, si d'après l'autonomie déclarée au FPL il s'avère que l'aéronef ne peut plus être en vol, il peut être déclenché un plan SATER, avec mise en œuvre de moyens conséquents (et coûteux) pour une recherche au sol. Enfin, le nombre de personnes à bord est également une information importante pour les secours, et il n'est pas superflu

de penser à le faire corriger s'il ne correspond plus au FPL déposé initialement. Dernier point, un FPL pourra être clôturé prématurément pendant le vol sauf dans le cas particulier d'un vol où le FPL serait obligatoire.

**Pour connaître la liste des aéroports et aérodromes douaniers en France :**  
[legifrance.gouv.fr/LEGITEXT000019430064](http://legifrance.gouv.fr/LEGITEXT000019430064)