

# Le plan de vol déposé (FPL) en VFR

## Comment peut il être communiqué ?

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.

## Quelques FPL particuliers...

### 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).

### 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.

### Le plan de vol pour un voyage de nuit

Le délai est, comme pour le plan de vol transfrontalier, de 30mn. En cas de dépôt en vol (retard inattendu) le délai de dépôt est de 30mn avant le coucher du soleil au terrain de destination.

Le FPL devra alors comporter en case 10 une radio VHF, un VOR et un transpondeur, et en case 15 des itinéraires VFR nuit s'ils existent.

Il ne sera pas nécessaire de déposer un FPL pour un vol de nuit local ou entre deux terrains dont l'approche est gérée par un même organisme.

### 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.

## 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.

*\* Attention, le Royaume-Uni n'est PAS cosignataire des accords de Schengen, pensez donc aux douanes pour un vol chez nos voisins Anglais.*

**Source réglementaire : RCA1-3.5 - Renseignements sur les vols – plans de vol**

**Alexandra Zaïnal, le 15/01/03**