

ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS
*FLIGHT PLANNING***1. Renseignements sur les vols – plans de vol**

L'expression plan de vol est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une partie d'un vol.

1.1 Procédures de dépôt de plan de vol**a) Généralités**

Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne seront communiqués sous forme d'un plan de vol.

b) Obligation de dépôt de plan de vol

Le dépôt du plan de vol est obligatoire pour tous les vols IFR et VFR effectués dans l'espace aérien sous la responsabilité du Maroc, tel qu'il est défini par les accords régionaux de la navigation aérienne de l'OACI.

c) Heure de dépôt

Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol sera déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ. S'il est communiqué en cours de vol, il sera transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne dix minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

Tout changement de plus de 15 minutes par rapport à l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) dans le cas d'un vol contrôlé, pour lequel un plan de vol a été déposé, doit être communiqué au système IFPS par l'envoi d'un message DLA ou CHG ou, s'il y a lieu, un nouveau plan de vol doit être déposé et l'ancien plan de vol annulé.

L'IFPS n'accepte pas les délais négatifs : tout changement antérieur à l'EOBT, le plan de vol doit être annulé et un nouveau plan de vol est déposé avec la nouvelle EOBT.

Les procédures de rédaction et de communication des RPL et FPL sont définies par **AIC N° 05/12 du 06-SEP-2012**.

d) Lieu de dépôt

Un plan de vol sera soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

e) Aucun plan de vol ne doit être déposé via l'espace aérien de la FIR GMMM s'écartant des restrictions définies dans le Document de disponibilité de route (RAD). Ce document de référence européen commun contient l'ensemble des règles d'utilisation et de disponibilité de l'espace aérien pour la FIR GMMM et toute référence à celles-ci devra être faite.

Via : <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

1.2 Teneur du plan de vol

Un plan de vol doit comprendre les renseignements ci-après :

- Identification de l'aéronef ;
- Règles de vol et type de vol ;
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage ;

1. Information on flights – flight plans

The expression flight plan is used to designate both complete information on all the elements forming the description of the flight plan covering the whole estimated route, and information in limited number to obtain a clearance concerning a part of flight.

1.1 Procedures for the submission of a flight plan**a) General**

Information concerning a planned flight or part of a flight to be provided to air traffic bodies are communicated in a flight plan.

b) Obligation of submission of flight plan

Submission of a flight plan is mandatory for all IFR and VFR flights performed within the airspace under the responsibility of Morocco, as it defined by the regional air navigation agreements of the ICAO.

c) Time of submission

When air traffic control service or air traffic advisory service is provided to a flight, the flight plan shall be submitted at least sixty (60) minutes before departure. If it is communicated during flight, it shall be transmitted at a time which will ensure to its receipt by the appropriate ATS unit at least ten (10) minutes before the aircraft is estimated to reach the first point from which the flight plan applies.

Any change of more than 15 minutes compared to the estimated time of departure from the parking stand (EOBT) in the case of a controlled flight for which a flight plan has been filled, must be communicated to the IFPS system sending a DLA or CHG message or, if applicable, a new flight plan must be deposited and the old flight plan canceled.

The IFPS does not accept negative time limit: for any earlier change in EOBT, the flight plan must be canceled and a new flight plan is filled with the new EOBT.

The establishment and communication procedures for RPL and FPL are defined by **AIC N° 05/12 of 06-SEP-2012**.

d) Place of submission

Except when other arrangements have been made for submission of repetitive flight plans, a flight plan submitted prior to departure should be submitted to the air traffic services reporting office at the departure aerodrome or transmitted during the flight to the concerned Air Traffic Services

e) No flight plans shall be filed via the airspace of GMMM FIR deviating from the restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for GMMM FIR and any reference to them shall be made via:

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

1.2 Flight plan contents

A flight plan must include the following inquiries:

- Aircraft identification;
- Flight rules and type of flight;
- Number and type of aircraft and wake turbulence category;

- Équipement.
- Aéroport de départ. (cf. note 1)
- Heure estimée de départ du poste de stationnement. (cf. note 2)
- Vitesse(s) de croisière.
- Niveau(x) de croisière.
- Route à suivre.
- Aéroport de destination et durée totale estimée.
- Aéroport(s) de décollage.
- Autonomie.
- Nombre de personnes à bord.
- Équipement de secours et de survie.
- Renseignements divers.

Note 1 : Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol, peuvent être obtenus, au besoin.

Note 2 : Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

1.3 Etablissement du plan de vol

a) Plan de vol déposé (FPL)

- Quel que soit le but pour lequel le plan de vol est déposé, ce plan contiendra les renseignements sur les rubriques appropriées de la liste précédente jusqu'à la rubrique «aéroport(s) de décollage» incluse, en ce qui concerne la totalité du parcours ou la partie de ce parcours pour laquelle le plan de vol est déposé.
- Un plan de vol déposé doit être rédigé conformément aux instructions et au modèle figurant en Appendice 2 (PANS-ATM).
- Un plan de vol déposé doit être établi pour chaque étape. Pour les vols comportant plusieurs étapes, les plans de vol déposés de chaque étape peuvent être établis sur l'aéroport de départ de la première étape.
- Un plan de vol déposé communiqué avant le vol doit être remis directement par le commandant de bord ou son représentant, ou transmis par un moyen de communication approprié au bureau de piste de l'aéroport de départ.
- S'il n'y a pas de bureau de piste sur l'aéroport de départ, un plan de vol déposé peut être transmis par téléphone, télécopieur ou autre moyen approprié au bureau de piste le plus proche ou à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant ou chargé de desservir l'aéroport de départ.
- S'il n'y a pas d'organisme de la circulation aérienne sur l'aéroport de départ, le commandant de bord doit faire connaître à l'organisme auquel le plan de vol déposé a été transmis, ou à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant ou chargé de desservir l'aéroport de départ, son heure réelle de décollage immédiatement après l'envol.
- Si des circonstances imprévues conduisent le commandant de bord à déposer un plan de vol pendant le vol, il doit être transmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Si le commandant de bord ne peut pas transmettre directement le plan de vol déposé à l'organisme intéressé, il doit l'adresser à une autre station de communications air-sol en demandant la retransmission à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

- Equipment
- Departure aerodrome (see note 1)
- Estimated off-block time (see note 2)
- Cruising speeds
- Cruising level
- Route
- Destination aerodrome and total estimated time
- Alternate aerodrome
- flight range
- Persons on board
- Rescue and survival equipment
- Remarks

Note 1 : Information to be provided for flight plans issued during the flight relating to this item is the indication of the point where complementary information on the flight may be obtained, if needed.

Note 2 : For flight plans transmitted during the flight, information to be provided relating to this item is the over flight time above the first reporting point from which the flight plan applies.

1.3 Completion of a flight plan

a) Submitted flight plan

- Whatever the purpose for which it is submitted, a flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items of the previous list up to and including "Alternate aerodrome(s)" regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.
- A submitted flight plan shall be filed in accordance with the instructions and the model contained in Appendix 2 (PANS-ATM).
- A submitted flight plan shall be issued for each stage. For flights including various stages, flight plans submitted for each stage may be established at the departure aerodrome of the first stage.
- A submitted flight plan communicated before the flight must be directly issued by the pilot in command or his representative, or transmitted by appropriate communication means to the ARO of the departure aerodrome.
- In the absence of the ARO at the departure aerodrome, a flight plan shall be submitted by telephone, teletypewriter or other appropriate means to the nearest ARO or to the ATS unit serving or designated to serve the departure aerodrome.
- when no ATS unit at the departure aerodrome, the pilot-in-command must communicate to the unit to which flight plan has been transmitted, or the unit serving or in charge of serving the departure aerodrome, his real time of departure immediately after the take-off.
- A flight plan to be submitted during flight should normally be transmitted to the ATS unit concerned. When this is not practicable, it should be transmitted to another ATS unit or aeronautical telecommunication station for retransmission as required to the appropriate air traffic services unit.

b) Plan de vol répétitif (RPL)

* Le plan de vol répétitif doit être établi conformément aux instructions et au modèle figurant en annexe 2 sauf si un accord particulier autorise un exploitant à utiliser d'autres supports se prêtant au traitement électronique de l'information.

* Les plans de vol répétitifs ne peuvent être utilisés que pour les vols IFR exploités régulièrement les mêmes jours de plusieurs semaines consécutives, et se reproduisant dix fois au moins, ou chaque jour pendant au moins dix jours consécutifs. Les éléments de chaque plan de vol doivent être stables.

* Les plans de vol répétitifs doivent couvrir la totalité du vol depuis l'aérodrome de départ jusqu'à l'aérodrome de destination, et ne s'appliquent que dans la mesure où toutes les autorités des services de circulation aérienne intéressés par ces vols ont accepté ces plans de vol.

* Les plans de vol répétitifs doivent être remis ou envoyés par la poste au bureau RPL dont l'adresse est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique au moins trois semaines avant la date du premier vol de la série à laquelle ils s'appliquent. Un délai différent peut être défini si un accord particulier autorise un exploitant à utiliser d'autres supports se prêtant au traitement électronique de l'information.

* Les plans de vol répétitifs prennent systématiquement fin à des dates fixes spécifiées par le bureau RPL. S'ils sont reconduits, ils doivent faire l'objet du dépôt ou de l'envoi d'une nouvelle liste au bureau RPL.

1.4 Modifications au plan de vol

a) Généralités

Sous réserve des dispositions au 1.5, toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, seront signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification apportée à un plan de vol sera signalée dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.

Les modifications ayant un caractère permanent et les annulations définitives des plans de vol répétitifs doivent être adressées au bureau RPL au moins sept jours avant que la modification ne devienne effective.

Les modifications ayant un caractère temporaire et occasionnel des plans de vol répétitifs en ce qui concerne le type de l'aéronef, sa catégorie de turbulence de sillage, sa vitesse et/ou son niveau de croisière, doivent être notifiées pour chaque vol, aussitôt que possible et au plus tard 30 minutes avant le départ, au bureau de piste de l'aérodrome de départ. Modification concernant uniquement le niveau de croisière peut être notifié par radiotéléphonie au premier contact avec l'organisme ATS.

En cas de modification imprévue concernant l'identification de l'aéronef, l'aérodrome de départ, la route et/ou l'aérodrome de destination, le plan de vol répétitif doit être annulé pour la journée en cause et un nouveau plan de vol doit être déposé.

b) repetitive flight Plan (RPL)

* Repetitive flight plan shall be established in compliance with instructions and model contained in Appendix 2 (PANS-ATM) except if a particular agreement authorizes an operator to use the electronic information processing support.

* RPLs shall not be used for flights other than IFR flights operated regularly on the same day (s) of consecutive weeks and on at least ten occasions or every day over a period of at least ten consecutive days. The elements of each flight plan shall have a high degree of stability.

* RPLs shall cover the entire flight from the departure aerodrome to the destination aerodrome. RPL procedures shall be applied only when all ATS authorities concerned with the flights have agreed to accept RPLs.

* Repetitive flight plans must be issued or by mailed to the RPL office whose address is brought to the users knowledge by the aeronautical information way at least three (3) weeks before the date of the first flight of the series to which they applied. An other delay may be defined if a particular agreement authorizes an operator to use the electronic processing information support.

* Repetitive flight plans take systematically end at the fixed dates specified by the RPL office. If they are renewed, a new RPL listings must be submitted or forwarded to the RPL office.

1.4 Changes in flight plan

a) General

Subject to the provisions of 1.5, any changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

Changes of a permanent nature and the cancellation of repetitive flight plans shall be submitted shall reach the RPL office concerned at least seven days prior to the change becoming effective.

Changes of a temporary, non-recurring nature relating to RPLs concerning aircraft type and wake turbulence category, speed and/or cruising level shall be notified for each individual flight as early as possible and not later than 30 minutes before departure to the ATS reporting office responsible for the departure aerodrome. A change of cruising level only may be notified by radiotelephony on initial contact with the ATS unit.

In case of an incidental change in the aircraft identification, the departure aerodrome, the route and/or the destination aerodrome, the RPL shall be cancelled for the day concerned and an individual flight plan shall be submitted.

L'exploitant doit faire en sorte que les plus récentes données de plan de vol, y compris les modifications permanentes et les modifications imprévues, qui concernent un vol faisant l'objet d'un plan de vol répétitif et qui ont été dûment communiquées à l'organisme compétent, soient mises à la disposition du pilote commandant de bord.

Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé.

b) demande de modification au plan de vol

Les demandes de modifications au plan de vol comporteront les renseignements ci-après:

- Changement de niveau de croisière : identification de l'aéronef; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux limites des régions d'information de vol suivantes.
- Changement de route :
 - * Sans changement de destination : identification de l'aéronef, règles de vol; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés; tous autres renseignements appropriés.
 - * Avec changement de destination : identification de l'aéronef; règles de vol; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés, aérodrome(s) de décollage; tous autres renseignements appropriés.

1.5 Changements involontaires

En cas de changements involontaires au plan de vol en vigueur d'un vol contrôlé, les mesures suivantes seront prises:

- a) Ecart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote doit aviser l'organisme de la circulation aérienne concerné et ajuster le cap de l'avion pour rejoindre la route le plus tôt possible.
- b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en sera avisé.
- c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux organismes de la circulation aérienne, l'heure prévue corrigée doit être notifiée le plus tôt possible à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS (surveillance dépendante automatique) en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne sera 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.

Operator shall ensure that the latest flight plan information, including permanent and incidental changes, pertaining to a particular flight and duly notified to the appropriate unit, is made available to the pilot-in-command.

If the information communicated before the departure as regards the fuel endurance and number of persons onboard became erroneous at the time of the departure, this fact constitutes a major change to the flight plan and as such must be signalled.

b) Request of modification to the flight plan

Requests of modifications to the flight plan shall include the following information:

- Change in cruising level: identification of the aircraft; requested cruising level and cruising speed at this level; revised estimated times (if applicable) at the limits of the next flight information regions.
- Change in route:
 - * Without change in destination: identification of the airship, rules of flight; indication of the new road with data of corresponding flight plan from the place where the airship must change road; reviewed valued times; all other suitable information.
 - * With change in destination: identification of the aircraft; flight rules; indication of the revised route until the destination aerodrome with data of corresponding flight plan data the location where the aircraft should change its route; revised estimated times, alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

1.5 Inadvertent changes

In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

- a) Deviation from track: if the aircraft if the aircraft is off track, the pilot shall warn the air traffic unit concerned and adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- b) Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.
- c) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of three minutes from that notified to air traffic services, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services.

Additionally, when an ADS (automatic dependant surveillance) agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS event contract.

On entend par accord ADS, le plan de compte rendu ADS qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS, qui doivent être convenues avant que ne débute la fourniture des services ADS).

1.6 Acceptation du plan de vol

Le premier organisme des services de la circulation aérienne qui recevra un plan de vol ou une modification de plan de vol devra:

- a) vérifier que le format et les conventions de données y sont respectés;
- b) vérifier que ce plan de vol ou le changement apporté est complet et, dans la mesure du possible, exact;
- c) prendre au besoin des dispositions pour rendre le plan de vol ou la modification acceptable aux services de la circulation aérienne;
- d) Il indiquera à l'expéditeur que le plan de vol ou le changement apporté est accepté.

1.7 Respect du plan de vol en vigueur

A l'exception des cas prévus au 1.5, un aéronef doit se conformer au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé sauf si:

- a) une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne intéressé.
- b) en cas de force majeure nécessitant une action immédiate dans ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence aient été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne sera informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

Sauf autorisation ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés doivent suivre, dans la mesure du possible:

- a) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route;
- b) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

1.8 Abaissement des conditions météorologiques au dessous des conditions VMC

Lorsqu'il deviendra évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé devra:

- a) demander une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à destination ou jusqu'à un aéroport de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise; ou
- b) S'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu en a), poursuivre le vol en VMC et aviser l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aéroport approprié le plus proche; ou

An ADS reporting plan which establishes the conditions of ADS data reporting (i.e. data required by the air traffic services unit and frequency of ADS reports which have to be agreed to prior to the provision of the ADS services).

1.6 Acceptance of the flight plan

The first ATS unit receiving a flight plan, or change thereto, shall:

- a) check it for compliance with the format and data conventions;
- b) check it for completeness and, to the extent possible, for accuracy;
- c) take action, if necessary, to make it acceptable to the air traffic services; and
- d) indicate acceptance of the flight plan or change thereto, to the originator.

1.7 Adherence to the current flight plan

Except as provided in 1.5, an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless:

- a) a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit.
- b) an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

Unless otherwise authorized or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route;
- b) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or reporting points defining that route.

1.8 Meteorological condition below the VMC

When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

- a) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

- c)** Si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, demander l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial; ou
d) demander l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments

1.9 Clôture du plan de vol

Un compte rendu d'arrivée sera remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il sera clos, au besoin, par un compte rendu approprié à l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé.

S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée sera établi, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.

Lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit si possible transmettre par radio, juste avant l'atterrissage, à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, au cas où un tel compte rendu est demandé. En principe, ce message sera transmis à la station aéronautique qui dessert l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renfermeront les renseignements suivants :

- a) Identification de l'aéronef;
- b) Aérodrome de départ;
- c) Aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement);
- d) Aérodrome d'arrivée;
- e) Heure d'arrivée.

- c)** if operated within a control zone, request authorization to operate as a special VFR flight; or

- d)** request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

1.9 Closing a flight plan

A report of arrival shall be made in person, by radiotelephony or via data link at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

When the pilot in command knows that the communication facilities at the arrival aerodrome are inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, he shall, if practicable, transmit by radio, immediately prior to landing, to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information :

- a) aircraft identification;
- b) departure aerodrome;
- c) destination aerodrome (only in the case of a diversionary landing);
- d) arrival aerodrome;
- e) time of arrival.