

MEDIA	FORMAT	REFERENCE
Imprimé / Hardcopy *	OACI / ICAO	DOC 4444
Disquette magnétique/ Magnetic Diskette	“ RPL “	Eurocontrol / IFPS Users manual

\* case “ Q ” : EET / DTTC suivie de la durée de vol jusqu'aux limites FIR / UIR Tunis.

b) Un accusé de réception des RPL sera adressé à l'exploitant d'aéronefs.

### 2.5 Modifications des listes RPL

Les modifications consistant à inclure de nouveaux vols et à supprimer ou à modifier des vols figurant sur les listes, seront identifiées par les signes “+” ou “-” dans la case appropriée pour chaque vol concerné.

### 2.6 Modifications temporaires des listes RPL

L'exploitant d'aéronef adressera selon le cas l'un des messages suivants :

a) Un message CHG en cas de modification du type d'aéronef et sa catégorie de turbulence de sillage, sa vitesse et/ou son niveau de croisière au plus tard 30 minutes avant l'EOBT (Les modifications portant sur le niveau de croisière peuvent être notifiées par radio lors du premier contact avec l'organe ATS).

b) Pour modifier l'un des champs suivants:

- Identification de l'aéronef,
- Aéroport de départ,
- Aéroport de destination,

le RPL sera annulé par un message CNL suivi d'un nouveau FPL.

La procédure RFP ne s'applique pas pour de telles modifications.

c) Un message DLA pour un retard de plus 30 minutes par rapport à l'EOBT.

Si une notification de retard n'a pas été communiquée à l'ARO de l'aéroport de départ une heure après l'EOBT, le FPL/RPL ne sera plus considéré valable par les organes ATS. Les messages TACT-CASA sont pris en considération.

### ENR 1.10.3 Changement au plan de vol déposé

3.1 Le commandant de bord qui renonce à entreprendre un vol pour lequel un plan de vol a été déposé, doit immédiatement faire connaître cette décision à l'organe intéressé de la circulation aérienne.

3.2 Si une notification de retard n'a pas été faite dans l'heure qui suit l'heure estimée de départ, le plan de vol sera annulé par les organes ATS, et dans ce cas l'envoi d'un message CNL incombera à l'organe ATS auprès duquel le plan de vol a été déposé.

\* Item “Q” : EET / DTTC followed by estimated elapsed time till Tunis FIR / UIR limits.

b) Acknowledgement receipt of RPL will be addressed to the operator.

### 2.5 Changes to RPL listings

Those changes involving the inclusion of new flights and the deletion or modification of currently listed flights will be identified by “+” or “-” signs in the appropriate item for each flight concerned.

### 2.6 Temporary changes to RPL

Operator will address one of the following messages as appropriate :

a) CHG message in case of change in the type of aircraft, its wake turbulence category, its speed and / or cruising level no later than 30 minutes before EOBT (Changes concerning the cruising level may be notified by radio at the first contact with ATS unit ).

b) To change one of the following fields :

- Aircraft identification,
- Aerodrome of departure,
- Aerodrome of destination,

the RPL shall be cancelled by CNL message and a new FPL will be filed.

The RFP procedure shall not be used for such changes.

c) DLA message for a delay in excess of 30 minutes regarding EOBT.

If no delay has been notified to departing aerodrome ARO within one hour time after EOBT, FPL/RPL will be no more considered as valid by ATS units . TACT-CASA messages are taken into account.

### ENR 1.10.3 Changes to the submitted flight plan

3.1 When a Pilot-in-command decides to cancel a flight, for which a flight plan has been submitted, he should inform the appropriate ATS unit immediately.

3.2 If a delay notice has not been issued within one hour following the expected departure time, the flight plan will be cancelled by the ATS units, and in this case, a CNL message shall be forwarded by the ATS unit for which the flight plan has been submitted.

Tout changement de régime de vol doit être notifié préalablement à l'organe ATS intéressé.

En outre, la poursuite en IFR d'un vol VFR dans l'espace aérien contrôlé est soumise à l'autorisation préalable de l'organe ATC intéressé.

### 3.3 Modifications au plan de vol en vigueur

#### - Modifications volontaires

Toutes les modifications volontaires au plan de vol en vigueur doivent être préalablement approuvées par l'organe ATS intéressé.

#### - Cas de force majeure

En cas de force majeure nécessitant une action immédiate, le commandant de bord prendra les dispositions d'urgence adéquates et en informera le plus tôt possible l'organe ATS intéressé.

#### - Modifications involontaires

Toute modification involontaire au plan de vol en vigueur doit être notifiée aussitôt que possible à l'organe ATS intéressé. Dès lors, les mesures suivantes seront prises :

#### - Ecart par rapport à la route

Si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifiera immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.

#### - 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 cinq pour cent (5%) par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol déposé, l'organe ATS intéressé en sera avisé.

#### - Modification des temps estimés

S'il est constaté que le temps estimé au premier des points suivants: point de compte rendu réglementaire suivant, limite de FIR ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes (3 min) par rapport au temps notifié aux organes ATS, le temps estimé révisé sera notifié le plus tôt possible à l'organe ATS intéressé.

### 3.4 Clôture de plan de vol

L'autorisation d'atterrissage constitue la clôture du plan de vol.

Un compte rendu d'arrivée sera remis directement ou transmis par radio le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée.

Any change to flight rules shall be reported previously to the appropriate ATS unit.

In addition, change from VFR flight to IFR within controlled airspace is subject to prior ATC unit clearance

### 3.3 Changes to the current flight plan

#### - Intended changes

Intended changes in the current flight plan are subject to prior approval by the relevant ATS unit.

#### - Emergency situation

In the event of an emergency situation which necessitates immediate action, the pilot-in-command shall take the appropriate emergency measures and inform as soon as possible the relevant ATS unit.

#### - Inadvertent changes

Within controlled airspace, any inadvertent deviation from the current flight plan shall be notified to the appropriate ATS unit. Therefore, the following action shall be taken :

#### - Deviation from track

If the aircraft is off track, the pilot shall forthwith take action to regain track as soon as practicable.

#### - 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% of the true airspeed, from that given in the flight plan, the relevant ATS unit shall be so informed.

#### - Change in time estimate

If the time estimate for the next applicable reporting points, FIR boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of three minutes (3 min) from that notified to the ATS units, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.

### 3.4 Closing the flight plan

The landing clearance constitutes the flight plan enclosure.

After landing, an arrival report shall be immediately issued or transmitted by radio, as soon as possible to the appropriate air traffic services unit of the arrival aerodrome.

S'il n'existe pas d'organe de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée sera communiqué le plus tôt possible après l'atterrissage par les moyens les plus rapides à l'organe intéressé de la circulation aérienne.

Lorsque le commandant de bord sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants pour permettre l'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il devra si possible transmettre par radio à un organe de la circulation aérienne, un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée.

Le non respect des dispositions ci-dessus mentionnées entraîne le déclenchement et l'exécution d'opération de recherches et de sauvetage inutiles.

#### ENR 1.10.4 Plans de vol de remplacement

##### 4.1 Application de la procédure

- a) La procédure s'applique aux vols qui suivent des cheminements régis par la gestion des courants de trafic aérien (ATFM), lorsqu'il est décidé, au stade pré-vol, de les réacheminer parce que la nouvelle route les retardera moins que celle du plan de vol précédent.
- b) Afin d'éviter les abus, le stade pré-vol se définit comme 4 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

##### 4.2 Description de la procédure

- a) L'exploitant ou le pilote d'un vol qui a déposé un plan de vol répétitif (RPL) ou un plan de vol individuel (FPL), et qui choisit, au stade pré-vol, un autre cheminement entre les mêmes aérodromes de départ et de destination, doit:
  - envoyer un message d'annulation (CNL) qui sera immédiatement transmis en priorité "DD" à tous les destinataires du plan de vol précédent; et
  - déposer un nouveau plan de vol FPL, qui sera transmis après le CNL, avec un léger décalage (par ex. 5 minutes).
- b) Le nouveau plan de vol doit comporter, notamment, le même indicatif que le plan de vol initial, sans suffixe "Q" en case 7, le nouveau cheminement, au complet, en case 15 et, en premier élément de la case 18, la mention RFP/Qn signifiant:
  - " RFP " : plan de vol de remplacement
  - " n " : numéro d'ordre du plan de vol,

When no ATS unit exists at the arrival aerodrome, the arrival report, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest ATS 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 to an ATS unit, a message comparable to an arrival report.

Failure to comply with the provisions mentioned here above leads to carrying out unnecessary search and rescue operations.

#### ENR 1.10.4 Replacement flight plans

##### 4.1 Application of procedure

- a) The procedure is applicable to flights on routes subject to Air Traffic Flow Management, when it is decided during the pre-flight stage to re-route because there will be less delay on an alternative route to that in the previous flight plan.
- b) To avoid excessive use of the procedure, the pre-flight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) minus 4 hours

##### 4.2 Description of procedure

- a) When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternative routing has been selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:
  - originate a cancellation message (CNL) which shall be transmitted immediately with the priority "DD" to all the addresses mentioned in the previous flight plan; and
  - file a replacement flight plan in the form of an FPL which shall be transmitted after the CNL with a slight delay (e.g. 5 minutes).
- b) The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call-sign) without addition of a suffix "Q" in item 7, the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", where as :
  - "RFP" : Replacement Flight Plan,
  - "n" : corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.