

FLIGHT PLAN
PLAN DE VOL

ADDRESSEE(S)
destinataire(s)

ORIGINATOR
Expéditeur

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
Identification de l'aéronef

8 AIRCRAFT TYPE
Type d'aéronef

9 WAKE TURBULENCE CAT.
Cat. de turbulence de sillage

10 EQUIPMENT
Équipement

AERODROME de départ

TIME
Heure

LEVEL
Niveau

ROUTE
Route

AERODROME de destination

TOTAL EET
Durée totale estimée
HR MIN

ALTN AERODROME
Aérodrome de dégagement

2ND. ALTN AERODROME
2^e aérodrome de dégagement

SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)
enseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)

PERSONS ON BOARD
Personnes à bord
→ P/

EMERGENCY RADIO
Radio de secours
UHF → R/ U VHF → V ELT → E

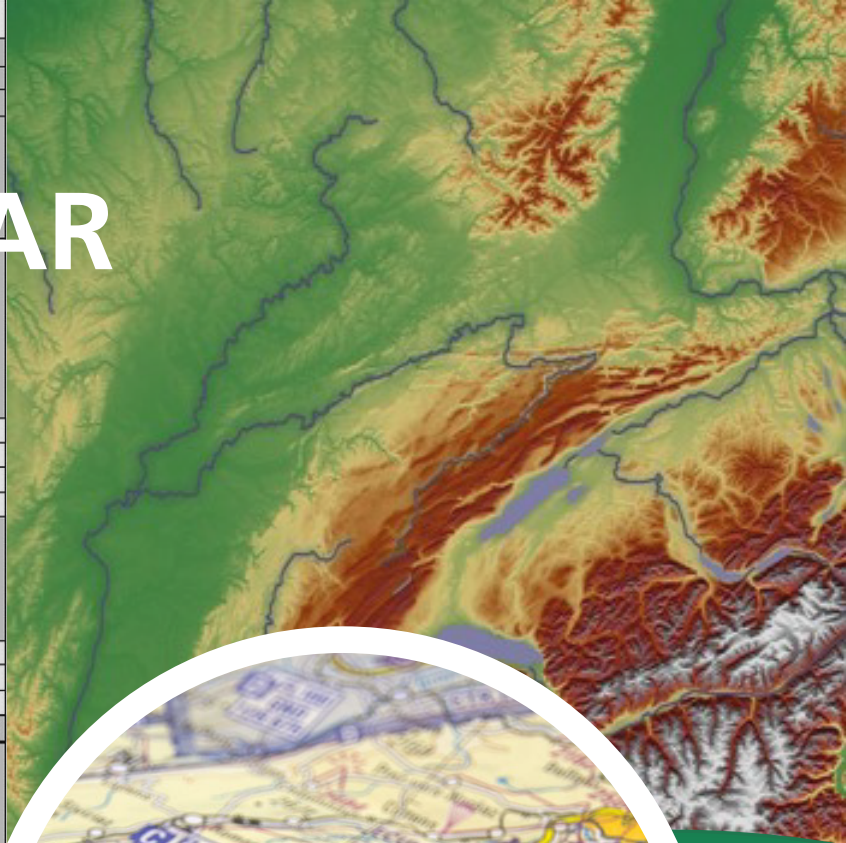
EQUIPMENT/Équipement de survie

JACKETS/Gilets de sauvetage
DESERT → D MARITIME → M JUNGLE → J LIGHT → J L FLUORES → F UHF → U VHF → V

CAPACITY
Capacité → C COVER
Couverture COLOUR
Couleur

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS
Espace réservé à des fins supplémentaires

Brochure SAR



De l'importance du plan de vol VFR



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA

Le plan de vol est un élément important du contrôle de la circulation aérienne. Grâce aux applications modernes, remplir et déposer son plan de vol est devenu aujourd'hui un jeu d'enfant. Si le dépôt d'un plan de vol est obligatoire pour certains vols comme les vols transfrontaliers, les vols VFR de nuit, les tronçons effectués en vol IFR ou les vols à destination ou au départ des aéroports de Genève ou de Zurich, l'OFAC recommande également le dépôt d'un plan de vol pour les vols au-dessus de l'arc jurassien ou alpin. Le plan de vol joue également un rôle important – si ce n'est déterminant – dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage.

En principe, le plan de vol doit notamment mentionner le type d'aéronef, sa couleur, la route prévue, le lieu de départ et de destination ainsi que l'heure de départ prévue et la durée de vol estimée. **Peu de gens ont conscience de l'importance de ces informations pour les organismes SAR.**

Le présent document vise à présenter les principaux éléments d'un plan de vol VFR utiles aux fins des opérations SAR, sachant que chaque plan de vol actif fait l'objet d'un suivi permanent.

La case 13 indique l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT). À partir de ce moment, le plan de vol est automatiquement actif – même sans activation. En cas de modification de l'heure de départ indiquée, il y a lieu de rectifier le plan dans les 30 minutes en émettant un message DLA, CHG ou CNL.

La route prévue est décrite à la **case 15**. Considérons un vol de Locarno à Altenrhein que le pilote note «Bellinzona DCT St. Gallen» sur le plan de vol. Dans un tel cas de figure, **il existe une multitude de routes possibles**. Rechercher un appareil en détresse sur la base de ces informations revient à chercher une aiguille dans une botte de foin. Aussi la route sera-t-elle mentionnée en indiquant les principales étapes de l'itinéraire prévu qui seront **distantes entre elles de 30 minutes de vol au maximum**. Bien entendu, on veillera à respecter cet itinéraire. Avant le vol, les changements de route (et le nouveau temps de vol estimé [EET]) seront communiqués par message **CHG**. En vol, ces informations seront communiquées au **FIC**.

La case 16 indique le temps de vol estimé (EET). Celui-ci dépend de la vitesse, des facteurs qui ont une influence sur elle et de la distance à parcourir. Il s'agit d'un paramètre important. Comme on l'a dit, à partir de l'EOBT, le plan de vol est actif et fait l'objet d'un suivi permanent. Ce suivi s'exerce sur une période couvrant l'EET (calculé à partir de l'EOBT) plus une marge de 30 minutes.

Si, au terme de cette période, le plan de vol n'est pas clôturé ni annulé, la procédure d'urgence passe en phase **INCERFA** (phase d'incertitude).

La case 18 est réservée aux numéros de téléphone (portable), si possible de tous les occupants. Les portables fournissent une aide précieuse pour les opérations de recherche et de secours lorsque la balise de détresse ne s'est pas enclenchée. L'organisme SAR suisse dispose de moyens permettant de localiser rapidement les portables. Ces derniers ne doivent pas être mis en mode avion et doivent toujours être portés sur soi... Mais au fait : pourquoi mentionner cette information à la case 18 ? Parce que les données figurant aux cases 1 à 18 sont systématiquement communiquées au service de la navigation aérienne tandis que les données figurant à **la case 19** doivent d'abord être « commandées » à l' AIS de l'aérodrome de départ – souvent à l'étranger –, ce qui peut faire perdre un temps précieux.

Case 19

À la suite de E/, on inscrira l'autonomie de vol en heures et minutes, qui est une autre information très précieuse pour les organismes SAR. En effet, au terme de la durée inscrite, la phase d'urgence **DETRESFA** est déclenchée si le plan n'a pas été clôturé ! **Il s'agit du niveau d'alerte maximal dans le domaine de la recherche et du sauvetage**. Autrement dit, il vaut mieux que cette donnée soit correcte. **À la suite de P/**, on inscrira le nombre total des personnes présentes à bord. Cette indication est très importante lors d'opérations de secours afin de n'oublier personne sur le lieu d'un accident, dans la mesure où il n'est pas toujours possible de communiquer avec les personnes secourues. Si le nombre de personnes n'est pas celui initialement prévu, il faut l'indiquer **impérativement avant le vol** au moyen d'un message **CHG**. Plus les informations mentionnées à la **suite de A/** seront précises, plus l'identification de l'appareil par les secours sera facilitée.

On rappellera également qu'en cas d'atterrissage sur un aérodrome non contrôlé (AIP ENR 1.10), le plan de vol doit être clôturé dans le délai susmentionné par le pilote commandant de bord, en Suisse en téléphonant immédiatement après l'atterrissage au numéro gratuit **0800 437 837**. Le mieux est de noter cette formalité dans la check-list.

Enfin, en cas de déroutement sur un autre aérodrome, le plan de vol doit impérativement être clôturé en téléphonant au numéro précité et en mentionnant le déroutement. En cas d'atterrissage sur un aérodrome sans service ATC situé dans un pays limitrophe, le plan de vol sera clôturé en téléphonant aux numéros suivants :

 +43 5 1703 3211  +33 156 301 301  +49 6103 707 5511  +39 02 710 20019 Milan
 +39 06 798 11011 Rome

L'OACI définit trois phases d'urgence : **INCERFA** – **ALERFA** – **DETRESFA**.

Contact:
fis@skyguide.ch
elt.bazl.admin.ch