

**FLIGHT PLAN**  
PLAN DE VOL

ADDRESSEE(S) / destinataire(s)

ORIGINATOR / Expéditeur

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION / Identificatif de l'aéronef

TYPE OF AIRCRAFT / Type d'aéronef

WAKE TURBULENCE CAT. / Cat. de turbulence de sillage

10 EQUIPMENT / Équipement

AERODROME de départ

LEVEL / Niveau

ROUTE / Route

TOTAL EET / Durée totale estimée (HR, MIN)

ALTN AERODROME / Aéroport de dégagement

2ND. ALTN AERODROME / 2<sup>e</sup> aéroport 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

EMERGENCY RADIO / Radio de secours

DESERT / Désert

MARITIME / Maritime

JUNGLE / Jungle

JACKETS/Gilets de sauvetage

LIGHT / Lampes

FLUORES / Fluores

COVER / Couverture

COLOUR / Couleur

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS / Espace réservé à des fins supplémentaires


# Scheda informativa SAR



.....

## Piano di volo VFR StrAordinaRio!

.....

 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

I piani di volo sono un importante strumento della sicurezza aerea. Grazie alle moderne applicazioni vengono elaborati e presentati in tempi rapidi. Eccezion fatta per i voli con obbligo di presentazione del piano di volo (voli all'estero, VFR notturni, tratte con IFR oppure voli da/per LSGG o LSZH), l'UFAC raccomanda di presentare il piano di volo in caso di voli nell'area alpina o giurassiana. Infatti, i piani di volo sono un'importante fonte di informazioni, se non addirittura la principale fonte, per le operazioni di ricerca e salvataggio.

Questi documenti forniscono (o dovrebbero fornire) tra l'altro informazioni su tipo di aereo, colore del velivolo, rotta prevista, aerodromo di decollo e di destinazione incl. l'orario di partenza e il tempo di volo previsti. **Sono in pochi a essere consapevoli dell'importanza dei dati del piano di volo ai fini delle attività svolte dal servizio di ricerca e di salvataggio.**

Nel presente documento informativo sono illustrati i principali elementi del piano di volo. I piani di volo sono oggetto di un monitoraggio attivo. Ogni singolo piano di volo, in ogni istante! In questo modo disponiamo dei dati del piano di volo **VFR importanti per il Search and Rescue (SAR).**

#### La casella 13:

Riporta l'orario di partenza previsto (**EOBT**). All'orario previsto, i piani di volo si attivano automaticamente, **anche senza attivazione**. Se l'orario di partenza non corrisponde a quello previsto, occorre rettificarlo al più tardi entro **30 minuti** mediante **DLA, CHG o CNL**.

#### La casella 15:

Riporta la rotta. Se ad esempio per un volo VFR da LSZL a LSZR viene indicata una rotta con «Bellinzona DCT San Gallo», vi sono **svariate possibili rotte**. Cercare un simile volo è come cercare l'ago nel pagliaio. Pertanto, si raccomanda di indicare **i punti principali distanti l'uno l'altro al massimo 30 minuti**. Altra raccomandazione: attenersi a questa rotta. I cambiamenti di rotta decisi prima del volo vanno indicati nel piano di volo mediante **CHG**, quelli durante il volo mediante FIC... incl. la nuova EET.

#### La successiva casella 16:

Riporta la durata complessiva **EET**. Essa dipende dalla velocità e da fattori che la influenzano, tra cui anche la lunghezza della tratta. EET è un parametro importante. Come menzionato in precedenza, in corrispondenza dell'orario EOBT, tutti i piani di volo diventano operativi e vengono monitorati.

Il monitoraggio è determinato dall'orario di partenza EOBT, dall'EET nonché da un cuscinetto di 30 minuti; se entro questo periodo il piano di volo non è stato annullato e neppure chiuso, si attiva **l'INCERFA**.

#### La casella 18:

riporta i numeri di telefono (cellulare), possibilmente di tutte le persone a bordo. Se l'ELT non dovesse attivarsi, al giorno d'oggi vengono in aiuto i cellulari che offrono grandi vantaggi ai fini della ricerca. SAR Svizzera dispone di speciali strumenti per localizzare velocemente i telefoni cellulari. Si prega di **non** impostare la modalità volo nel cellulare e di portare il dispositivo sempre su di sé... ma perché la casella 18? Tutti i dati del piano di volo fino alla casella 18 inclusa vengono sempre trasmessi al servizio della sicurezza aerea. Quelli **a partire dalla casella 18** devono prima essere «ordinati» presso l' AIS dell'aerodromo di decollo, spesso situato all'estero; e questo può costare tempo prezioso.

**La casella 19 E/** riporta la durata complessiva del carburante del velivolo. Anche questo è un dato importante per il SAR. Se questa durata è scaduta e fino a quel momento il piano di volo non è stato chiuso, si attiva **DETRESFA!** **Si La tratta del massimo livello di allarme nella ricerca e nel salvataggio.** Quindi, questo dato deve essere indicato con precisione. **La casella 19 P/** riporta il numero delle persone presenti a bordo. Questo dato è di grande importanza poiché, in caso di salvataggio, permette di conoscere con esattezza il numero delle persone e di non dimenticare nessuno sul luogo dell'incidente. Non sempre le persone tratte in salvo sono in grado di parlare. Se il numero di POB cambia, **è necessaria** una rettifica **prima del decollo** mediante **CHG**. La precisione delle informazioni nella **casella A/** contribuisce a rintracciare visivamente l'aereo in tempi più brevi.

E per ultimo, ma non per questo meno importante: **Ogni** singolo piano di volo con atterraggio in un aerodromo non controllato (AIP ENR 1.10) deve essere chiuso dal PIC entro la scadenza citata. La cosa migliore è farsi un appunto nella lista di controllo per non dimenticare di chiudere il volo immediatamente dopo l'atterraggio in un'area non controllata in Svizzera, contattando il numero gratuito **0800 437 837**. In caso di **atterraggio alternato** (diversione), è importante che i piani di volo vengano **sempre** chiusi utilizzando questo numero di telefono e facendo riferimento alla diversione. La chiusura dei piani di volo in caso di atterraggi in aree senza ATC all'estero va effettuata sempre ai seguenti numeri:

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

Le tre fasi di allarme secondo l'OACI sono **INCERFA – ALERFA – DETRESFA**.

Tutte le comunicazioni associate al piano di volo (DLA/CHG/CNL) sono disponibili nello Skybriefing.

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