

**FLIGHT PLAN**  
**PLAN DE VOL**

ADDRESSEE(S)  
destinataire(s)

ORIGINATOR  
Expéditeur

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION  
Type d'aéronef

8 WAKE TURBULENCE CAT.  
Cat. de turbulence de sillage

10 EQUIPMENT  
Équipement

AERODROME de départ

LEVEL Niveau

ROUTE Route

TIME Heure

AERODROME de destination

TOTAL EET  
Durée totale estimée  
HR MIN

ALTN AERODROME  
Aérodrome de dégagement

2ND. ALTN AERODROME  
2<sup>e</sup> 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 U VHF V ELT E

EQUIPMENT/Équipement de survie

JACKETS/Gilets de sauvetage  
→ R/ U V F U V

DESERT D M J → J / L F U V

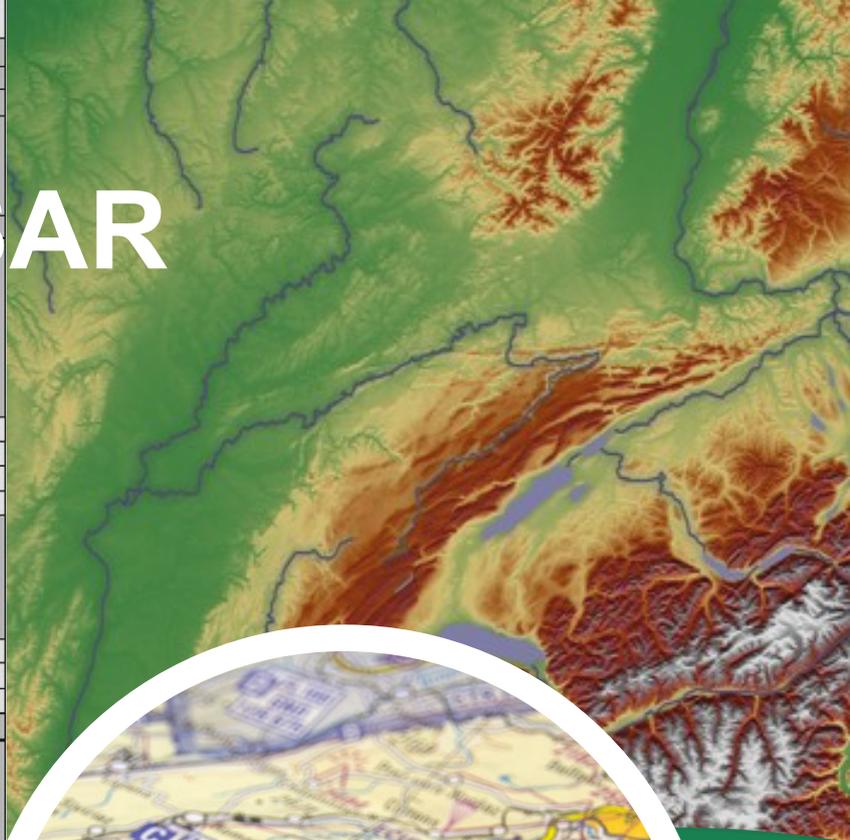
COVER Couverture

COLOUR Couleur

→ C →

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS  
Espace réservé à des fins supplémentaires

# Merkblatt SAR



## Gros SAR tiger VFR Flugplan!



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

Ein wichtiges Mittel in der Flugsicherung sind Flugpläne. Durch heutige Applikationen sind diese rasch gemacht und aufgegeben. Ausgenommen von Flügen mit Flugplanpflicht (Auslandsflüge, VFR bei Nacht, Streckenteile mit IFR oder Flüge von/nach LSGG oder LSZH) empfiehlt das BAZL eine Flugplanaufgabe für Flüge im Alpen- oder Jura-Gebiet. Flugpläne sind ebenso eine - wenn nicht die wichtige - Informationsquelle im Falle von einer Search & Rescue Aktivität.

Flugpläne sollten - unter anderem Auskunft über Flugzeugtyp, Farbe der Maschine, die vorgesehene Flugroute, den Abflug- und Zielort inkl. vorgesehener Startzeit sowie die errechnete Flugdauer geben. **Wenigen ist die Wichtigkeit der Flugplanangaben für den Such - und Rettungsdienst bewusst.**

Die dafür wichtigen Flugplanelemente sollen in diesem Merkblatt zum Ausdruck kommen. Flugpläne werden aktiv überwacht. Jeder! Immer. Damit kommen wir zu den für den SAR wichtigen Angaben in einem **VFR Flugplan**.

#### Das Feld 13:

Die geplante Abflugzeit (**EOBT**). Flugpläne werden zu dieser Zeit automatisch - **auch ohne Aktivierung** - aktiv. Passt diese Zeitangabe nicht mehr bitte spätestens nach **30 Minuten** mittels **DLA, CHG** oder **CNL** nachführen.

**Zum Feld 15:** Die Flugstrecke. Wenn für einen VFR Flug von LSZL nach LSZR z.B. eine Route mit «Bellinzona DCT St. Gallen» ausgewiesen wird ergibt dies **zig Möglichkeiten einer Flugstrecke**. Einen solchen Flug zu suchen ist praktisch das Suchen einer Stecknadel im Heuhaufen. Die Strecke bitte mit **markanten Punkten, welche maximal 30 Minuten auseinanderliegen**, angeben. Und noch eine Bitte: Dieser Strecke dann auch folgen. Streckenänderungen vor dem Flug per **CHG** anpassen oder während des Fluges über **FIC** den Flugplan anpassen... inkl. neuer **EET**.

Nächstes **Feld 16:** Die Gesamtflugdauer **EET**. Diese ist abhängig von der Geschwindigkeit und den Faktoren welche diese beeinflussen, so auch die Länge der Strecke. Die EET ist ein wichtiger Parameter. Wie erwähnt werden alle Flugpläne zur EOBT hin scharf und sind überwacht.

Diese Überwachung nimmt die Abflugzeit **EOBT**, die **EET** sowie ein **Puffer von 30 Minuten** - und wenn bis dahin der Flugplan nicht annulliert oder geschlossen wurde wird **INCERFA** ausgelöst.

Ins **Feld 18** gehören die Mobile (Handy) Nummern vorzugsweise aller Personen an Bord. Sollte ein ELT nicht auslösen bieten Mobiltelefone heutzutage einen grossen Nutzen in der Suche. Der SAR Schweiz verfügt über spezielle Mittel um schnell Mobiltelefone zu orten. Bitte Handy nicht in den Flightmode schalten und immer am Körper tragen... Aber warum ins Feld 18? Bis und mit Feld 18 werden die Angaben des Flugplanes immer an die Flugsicherung übermittelt. Angaben **ab Feld 18** müssen zuerst beim AIS des Startflugplatzes - oft im Ausland - «bestellt» werden; und dies kann wertvolle Zeit in Anspruch nehmen.

Im **Feld 19 E/** wird die Gesamtreibstoffdauer der Maschine angegeben. Eine weitere sehr wichtige Information für den SAR. Ist diese Zeitdauer abgelaufen - und der Flugplan wurde bis dahin nicht geschlossen - wird **DETRESFA** ausgelöst! **Dies ist die höchste Alarmstufe im Search and Rescue**. Ergo soll diese Angabe korrekt sein. **Feld 19 P/** gibt Auskunft über die Anzahl Personen an Bord. Diese Zahl ist von grosser Relevanz um bei einer Rettung die korrekte Anzahl der Personen zu kennen, damit niemand am Unfallort vergessen wird. Nicht immer sind die Geborgenen ansprechbar. Ändert sich die Angegebene Zahl der POB **muss** diese **vor dem Abflug** mittels **CHG** angepasst werden. Genaue Angaben im **Feld A/** helfen das Flugzeug visuell schneller zu finden.

Und zu guter Letzt: **Jeder** einzelne Flugplan mit Landung auf einem nicht kontrollierten Flugplatz (AIP ENR 1.10) muss durch den PIC innert der oben genannten Zeit geschlossen werden. Am Besten Du machst Dir einen Eintrag in die Checkliste, um unmittelbar nach der Landung auf einem unkontrollierten Platz in der Schweiz die Schliessung unter der Gratisnummer **0800 437 837** vorzunehmen. Auch wichtig, dass Flugpläne bei einer **Ausweichlandung** (Diversions) **in jedem Fall** unter dieser Nummer - mit dem Hinweis auf die Diversions - geschlossen werden. Flugplanschliessen bei Landungen auf Plätzen ohne ATC im Ausland immer unter diesen Nummern:

 +43 5 1703 3211

 +33 156 301 301

 +49 69 7807 2500

 +39 02 710 20019 Milano  
+39 06 798 11011 Rom

Die 3 Alarmierungsphasen gemäss der ICAO lauten **INCERFA – ALERFA – DETRESFA**.  
Alle Flugplanfolgemeldungen (DLA/CHG/CNL) sind in Skybriefing verfügbar.

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