

ADDRESSEE(S)  
destinataire(s)

ORIGINATOR  
Expéditeur

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION  
Type d'aéronef

8 WAKE TURBULENCE CAT.  
Cat. de turbulence de sillage

10 EQUIPMENT  
Equipment

AERODROME  
le départ

LEVEL  
Niveau

ROUTE  
Route

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

EMERGENCY RADIO  
Radio de secours

DESERT  
D

MARITIME  
M

JUNGLE  
J

LIGHT  
L

FLUORES  
F

UHF  
U

VHF  
V

ELT  
E

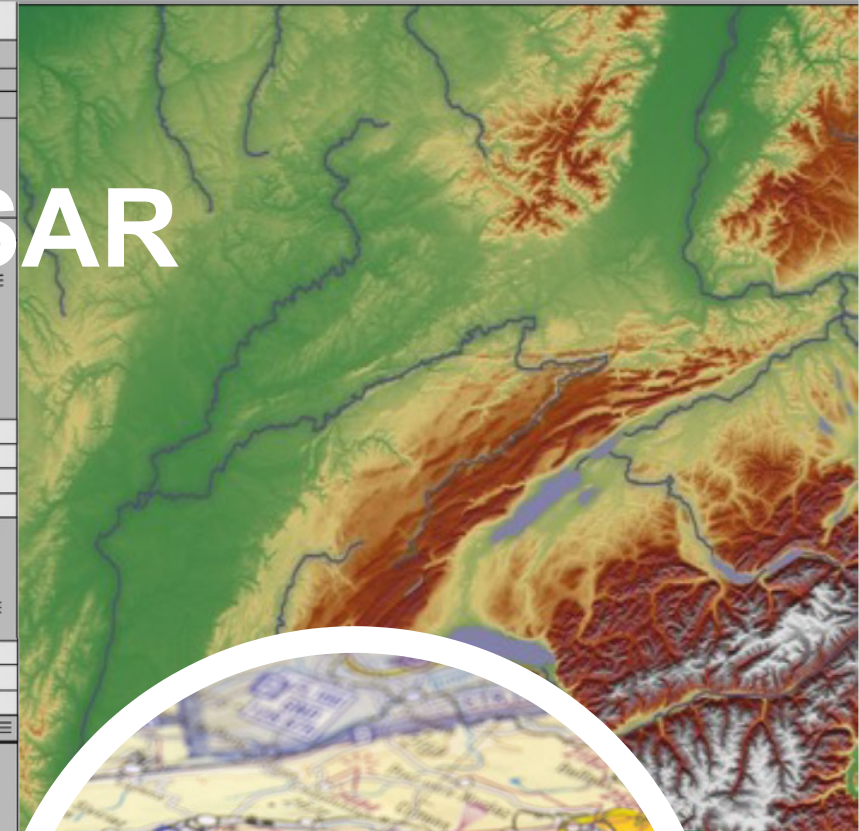
CAPACITY  
Capacité

COVER  
Couverture

COLOUR  
Couleur

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS  
Espace réservé à des fins supplémentaires

# Merkblatt SAR





## GrosSARtiger 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 (Flüge über Landesgrenzen, 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 wichtigste  Informationsquelle im Falle einer Search & Rescue Aktion.

Flugpläne sollen Auskunft über den Flugzeugtyp, die 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 (SAR) bewusst.**

Die wichtigen Flugplanelemente werden in diesem Merkblatt erläutert. Flugpläne werden zur EOBT aktiv. Auch ohne Deine Aktivierung!

Nachstehend die für den SAR wichtigen Angaben in einem **VFR Flugplan**.

**Das Feld 13:** Die geplante Abflugzeit (**EOBT**). Flugpläne werden zu dieser Zeit automatisch aktiv. Deine Aktivierung des Flugplanes mittels Deiner aktuellen Startzeit führt die Zeiten nach. Passt das EOBT nicht mehr, solltest Du dieses nach **30 Minuten** mittels **DLA, CHG** nachführen. Findet der Flug gar nicht statt, annulliere den FPL bitte (**CNL**).

**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. Gib die Strecke bitte mit **markanten Punkten an, welche maximal 30 Minuten auseinanderliegen**. Und noch eine Bitte: Folge bitte der Strecke dann auch. Du kannst Streckenänderungen vor dem Flug per **CHG** vornehmen oder während des Fluges über **FIC** den Flugplan anpassen... inkl. Deiner neuen **EET**; **dem Feld 16:** Die Gesamtflugdauer (**EET**). Diese resultiert aus der Geschwindigkeit und der Länge der Flugstrecke. Die EET ist ein wichtiger Parameter!

Wie erwähnt werden alle Flugpläne zur EOBT hin scharf und werden aktiv überwacht.

Die Überwachung rechnet die Abflugzeit **EOBT**, die **EET** sowie einen **Puffer** von **30 Minuten**. Wenn bis dahin der Flugplan nicht annulliert, verspätet oder geschlossen wurde wird **INCERFA** ausgelöst.

Ins **Feld 18** gehören die Mobile (Handy) Nummern vorzugsweise aller Personen an Bord (**POB**). 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. Dies kann wertvolle Zeit in Anspruch nehmen.

Im **Feld 19 E/** wird die Gesamttreibstoffdauer der Maschine angegeben (Endurance). Eine weitere sehr wichtige Information für den SAR. Ist die Endurance abgelaufen und der Flugplan wurde bis dahin nicht geschlossen, wird **DETRESFA** ausgelöst!

**Dies ist die höchste Alarmstufe.** Ergo soll diese Angabe immer korrekt sein.

**Feld 19 P/** gibt Auskunft über die Anzahl Personen an Bord (POB). Diese Zahl ist von grosser Relevanz. Um bei einer Rettung die korrekte Anzahl der Personen zu kennen, damit niemand am Unfallort vergessen wird, ist elementar. Nicht immer sind Personen nach einem Unfall ansprechbar. Ändert sich die Zahl der POB, **muss** diese **vor dem Abflug** angepasst werden (CHG).

Genauere Angaben im **Feld A/** helfen, das Flugzeug visuell schneller zu finden. Nenne hier alle Merkmale Deines Flugzeuges wie Markierungen und Farbe.

**Jeder** einzelne Flugplan mit Landung auf einem nicht kontrollierten Flugplatz (AIP ENR 1.10) **muss durch den PIC geschlossen werden**. Am besten Du machst Dir einen Eintrag in die Checkliste, um unmittelbar nach der Landung in der Schweiz die Schliessung unter der Gratisnummer **0800 437 837** vorzunehmen. Beachte, dass Flugpläne (FPL) bei einer **Ausweichlandung (Diversion) in jedem Fall** mit dem Hinweis auf die Diversion geschlossen werden.

Bei Landungen auf **Plätzen ohne ATC im Ausland** immer unter diesen Nummern den FPL schliessen:

 +43 5 1703 3211  +33 156 301 301  +49 69 7807 2500  +39 02 710 20019 Milano  
 +39 06 798 11011 Rom

Die Alarmierungsphasen der ICAO Annex 12 lauten **INCERFA – ALERFA – DETRESFA**.

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