

Il Piano di Volo per il VDS Avanzato - Istruzioni per la compilazione

Estratto da: AIP ENR 1.10 Annesso 2 Capitolo 3, 3.3

La compilazione del FPL (piano di volo) **E'** obbligatoria per tutti i voli VFR che:

- a) attraversano i confini FIR Internazionali
- b) condotti all'interno di, o diretti verso, spazi aerei di classe C e D
- c) decollano o atterrano su aeroporti sede di enti ATS

La compilazione del FPL **NON** é obbligatoria per aeromobili che operano:

- a) con origine destinazione nel territorio nazionale o senza scalo nel territorio estero, purché muniti di apparato ELT
- b) che decollano e atterrano sullo stesso aeroporto non sede di ente ATS
- c) che decollano e atterrano su aeroporto non sede di ente ATS e che interessano solo spazi aerei di classe E e G

il piano di volo va presentato almeno 30 min prima dell'ora prevista per la partenza e va chiuso all'arrivo a destino con l'ente ATS

Come Compilare il FPL secondo le specifiche ICAO

Nella parte in alto non scrivete niente, é riservata all'ente che riceve il FPL

Casella numero 7 – Identificazione dell'aeromobile:

Nel compilare questa casella, non bisogna eccedere i sette caratteri.

In essa, verrà inserita l'identificazione dell'aeromobile (es, I6789 e non I-6789)

Casella numero 8 - Regole del Volo e Tipo del Volo:

Nella prima casella sulla sinistra verrà inserita la regola del volo che per i VDS-A sarà :

V = VFR

La casella sulla destra viene compilata a seconda della tipologia del volo:

G poichè siamo dell'aviazione generale

Caselle numero 9 – Numero e tipo degli aeromobili e categoria della turbolenza di scia:

Nella prima casella va inserito il numero degli aeromobili , noi inseriremo **1** (2 o più in caso di un volo in formazione).

Nella seconda casella viene inserito il Tipo dell'aeromobile (da 2 a 4 caratteri), per conoscere il Tipo del vs VDS-A andate sul link <http://legacy.icao.int/anb/ais/8643/index.cfm> dove sono elencati tutti i tipi o quasi di aeroplani e gli Special Designator, (ad esempio SIRA per il Tecnam Sierra, ECHO per il Tecnam P92 Echo, PNR3 per il Pioneer300, ecc). se non trovate il vostro tipo di aeroplano scriveremo ZZZZ, in questa casella volando con un VDS-A dovremmo indicare ULAC (Ultralight Aircraft) ed in questi 2 casi bisognerà però indicare nella casella 18 un'ulteriore dato che vedremo più avanti.

Nella terza casella si inserisce la categoria dell'aeromobile a seconda della turbolenza di scia: **L** (Light) per aerei con peso massimo al decollo inferiore ai 7000 Kg.

Casella numero 10 - Equipaggiamenti:

Nel nostro caso inseriremo **V** se non si dispone di altri strumenti come VOR/ILS/APP ecc.

Nella stessa casella dopo la barra / inseriremo il tipo di Transponder:

Nel nostro caso inseriremo **A** o **C** oppure **S** a seconda di che transponder abbiamo installato. (Se avete un transponder tradizionale A/C ed avete anche la capsula barometrica che trasmette anche la quota, inserite **C**, se avete un transponder S molto probabilmente trasmette identificativo e quota quindi inserite **S** .

Non ci sono caselle 11 e 12

Nella casella 13 -Aeroporto di partenza:

Viene riportato l'identificativo ICAO dell'aeroporto di partenza, se non esiste l'identificativo (aviosuperfici) bisogna indicare ZZZZ. Nella casella di destra si inserisce l'ora di partenza stimata in formato Z (Zulu) cioè ora di Greenwich, non l'ora locale. Se avete indicato ZZZZ dovrete indicare nella casella 18 il nome dell'aviosuperficie, vedremo più avanti come si fa.

Non esiste la casella 14

Nella casella 15 - Vengono riportati tutti dati della vostra navigazione:

Velocità di crociera TAS, deve essere indicata con **5 caratteri**, e può essere indicata in Nodi in Km/h (oppure in Mach).

Nel nostro caso inseriremo ad esempio per una velocità di 160 Km/h: K0160 oppure N0086.

Livello di Crociera, viene indicata la quota che si intende mantenere durante la rotta, potrà essere indicata **con massimo 5 cifre** in Livelli (es. F075) oppure in Piedi di altitudine (es. A075) oppure più semplicemente indicando **VFR** (consigliato) se si vola a quote VFR.

Rotta, bisognerebbe indicare le rotte ATS (aerovie), ma nel nostro caso volando in VFR utilizzeremo punti di riporto conosciuti distanti tra loro circa 30 minuti. Cambiando la FIR verso l'estero, è però necessario indicare sempre i punti di ingresso/uscita e se conosciuti anche i punti di ingresso/uscita dei CTR. Non è necessario indicare i punti di riporto VFR all'interno dei CTR perché sarete istruiti durante l'avvicinamento.

Caselle numero 16 - Aeroporto di Arrivo, durata complessiva ed alternati:

Viene inserito l'indicatore ICAO, ma se non ha un identificativo (aviosuperficie) si inserirà ZZZZ e nella casella 18 inseriremo il nome, vedremo più avanti; nella casella TOTAL/EET indicheremo la durata totale del volo in ore e minuti e per l'aeroporto alternato indicare o l'ICAO o ZZZZ. In Italia normalmente non è obbligatorio indicare l'alternato, ma se andate all'estero è obbligatorio.

Casella numero 17 non esiste

Casella Numero 18 - Altre Informazioni, ho elencate solo le più importanti, se non si dispongono altre informazioni compilare con uno 0 (zero) oppure inserire:

- a) EET/ per indicare l'attraversamento della FIR dello Stato nel formato: nome del punto/ ora prevista zulu. (es. per andare in Corsica: MULE12:30, TORTU10:15) Scegliere un punto della FIR comodo sulla vs rotta dalle carte di navigazione AIP <http://www.enav.it/enavWebPortalStatic/AIP/enr/enr6/ENR6-1-3.pdf> .
- b) OPR/ Nome dell'operatore, potete inserire il nome del vostro Aero Club,
- c) TYP/ Tipo dell'aeroplano: se nella casella 9, non avete indicato il tipo ICAO del vostro VDS perché non lo conoscete, ed avete indicato ZZZZ o ULAC dovremo scrivere qui il tipo di aeroplano. Se avete indicato in casella 9 il tipo riconosciuto dall'ICAO **andrà**

necessariamente indicato ULAC per specificare che si tratta di un VDS-A. La cosa più semplice è indicare ULAC alla casella 9 e il TYP alla casella 17.

- d) DEP/ nome dell'aviosuperficie da dove siete partiti se avete indicato ZZZZ
- e) DEST/ nome dell'aviosuperficie di destino se avete indicato ZZZZ
- f) ALTN/ nome dell'alternato se avete indicato ZZZZ
- g) DOF/ data in formato YYMMDD prevista per la partenza oltre le 24 ore dall'invio del FPL, ma entro 120 h.
- h) RMK/ tutte le altre informazioni che ritenete necessarie come ad esempio che il pilota e il passeggero è in possesso dei documenti per l'espatrio verso paesi della Comunità Europea (è obbligatorio scriverlo)

Casella numero 19 - Informazioni supplementari:

- a) E/, autonomia in ore e minuti
 - b) P/ persone a bordo, indicare il numero
- Attenzione ! Nei successivi campi va spuntato tutto quello che **NON** avete e non il contrario !
- c) R/ emergency radio, se **NON** avete radio di emergenza UHF dovete spuntare **U**, se **NON** avete una VHF portatile spuntate **V**, se **NON** avete l'ELT spuntate **E**, ma sicuramente ce l'avete (è obbligatorio) quindi non spuntatelo.
 - d) S/ Survival: **NON** avete nessun equipaggiamento Survival quindi spuntate **S**, se volate sul mare dovrete avere i giubbetti di salvataggio quindi **non** spuntate **J**, ma spuntate i campi successivi L,F,U,V se non li avete, D/ Dinghies va spuntato **D** poiché **NON** credo che abbiate la zattera di salvataggio, ma se l'avete non spuntate D.
 - e) A/ indicare il colore dell'aereo (in inglese)
 - f) N/ Remarks per tutte le altre informazioni riguardo equipaggiamento di sicurezza, ad esempio se avete anche il PLB oltre all'ELT obbligatorio, scrivete PLB/406-121,5
 - g) C/ Nome del comandante
 - h) Firmate e nella casella successiva indicate il numero del vs cellulare (+39 e il numero) o altro numero telefonico o del vs. ACB (AeroClub).

Piano di Volo Ridotto

In Italia è ammessa la presentazione di FPL Ridotto in frequenza (TWR o GND) quando si svolge all'interno dello stesso CTR/ATZ o in zone adiacenti o per addestramento.

In questo caso va comunicato:

- a) identificazione dell'aeromobile
- b) tipo dell'aeromobile
- c) area di attività
- d) durata del volo
- e) autonomia
- f) numero persone a bordo

Chiusura di un FPL

La chiusura dei FPL deve essere effettuata secondo quanto previsto dalle Regole dell'Aria ENAC cap. 3 para 3.3.5.

.....

3.3.5 Chiusura di un piano di volo

3.3.5.1 Deve essere fatto un rapporto di arrivo all'ente dei servizi di traffico aereo dell'aeroporto di arrivo. Il rapporto deve essere fatto di persona, o via radio o *data-link* immediatamente dopo l'atterraggio per ogni volo per il quale è stato presentato un piano di volo che copra l'intero volo o la parte di un volo sino all'aeroporto di destinazione.

3.3.5.2 Quando è stato presentato un piano di volo soltanto per una parte del volo, che non sia la parte rimanente del volo verso la destinazione, il piano di volo, quando richiesto, deve essere chiuso da un rapporto presentato all'appropriato ente ATS.

3.3.5.3 Nel caso in cui l'aeroporto di arrivo non sia sede di ente ATS, il rapporto di arrivo deve essere presentato al più presto possibile dopo l'atterraggio e con il mezzo più veloce possibile all'ente ATS responsabile per la fornitura dei servizi di traffico aereo nello spazio aereo in cui ricade l'aeroporto.

3.3.5.4 Quando è noto che sull'aeroporto di arrivo i mezzi di comunicazione non sono idonei per la comunicazione del rapporto di arrivo e che non sono disponibili modalità alternate al suolo, devono essere intraprese le seguenti azioni: trasmettere un messaggio equivalente ad un rapporto di arrivo immediatamente prima dell'atterraggio, se praticabile, all'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi di Traffico Aereo nello spazio aereo in cui ricade l'aeroporto di arrivo. In caso di impossibilità a stabilire il contatto radio con l'Ente ATS responsabile, il rapporto può essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni per il rilancio all'Ente ATS responsabile.

3.3.5.5 Il rapporto di arrivo fatto dall'aeromobile deve contenere le seguenti informazioni: a) identificazione dell'aeromobile; b) aeroporto di partenza; c) aeroporto di destinazione (solo nel caso di aeroporto diverso da quello di arrivo); d) aeroporto di arrivo;

e) orario di arrivo.

3.3.5.6 Il mancato rispetto delle previsioni concernenti l'effettuazione del rapporto di arrivo, nei casi in cui è richiesto, può causare grave turbativa nella fornitura dei Servizi di traffico Aereo e dare luogo a grandi spese per l'indebita attivazione di operazioni di ricerca.

Il modulo che segue è in formato PDF, i campi sono attivi e compilabili, non è possibile salvarlo, ma solo stamparlo per l'invio via Fax all'ATC e per avere la vs copia in volo.