

## PIANI DI VOLO: NOVITA'

L'ARO dell'aeroporto di Rieti è ufficialmente chiuso. (L'AFIU rimane operativo), i piani di volo dovranno essere inoltrati direttamente per telefono o fax all'ARO di Fiumicino che è l'unico rimasto preposto a tale scopo nella FIR Roma (tel : +39-06-65953218 fax +39-06-65650266)

Dal 15/11/2012, i piani di volo devono contenere informazioni relative agli specifici equipaggiamenti, radio, navigazione, sorveglianza emergenza.

I piani di volo che non conterranno le informazioni richieste nel corretto formato, saranno rigettati automaticamente dal sistema.

Le variazioni riguardano principalmente i campi 10a e 10b (Communication & Surveillance Equipment) e il campo 18 (Other information); inoltre i piani di volo possono essere presentati fino a 120 ore in anticipo rispetto alla EOBT (per i voli VFR).

Per altre info si rimanda alla manualistica ufficiale (IFPS User Manual) disponibile anche nel sito internet di EUROCONTROL, o <http://contentzone.eurocontrol.int/fpl/>, per la codifica dei campi 10 a, 10 b e 18.

Si consiglia di verificare la corretta compilazione del piano di volo con l'ARO, al momento della presentazione dello stesso, e la definitiva conferma avverrà solo al momento della positiva accettazione FPL da parte dell'operatore ARO per i FPL VFR.

Ecco le principali novità per i voli VFR

**CAMPO 10a** (Radio Communication and Navigation & Approach Aid Equipment): Il formato del campo prevede l'indicazione di uno o più codici (alfanumerici) scelti tra quelli sotto riportati, senza ripetizioni, con un massimo di 64 caratteri. I codici selezionati devono essere inseriti nel campo 10a in modo tale da rappresentare esattamente le specifiche funzionalità dell'equipaggiamento dell'aeromobile.

Le lettere si devono susseguire senza l'interposizione di spazi o altri caratteri di separazione.

**N** Indica che non sono installati apparati (*è una specifica ICAO, ma non trova applicazione in Italia in quanto, solitamente, è obbligatorio l'apparato Radio. Inoltre la eventuale assenza della radio impedirebbe il contatto con gli enti per l'effettiva attivazione del piano di volo*)

**S** Equipaggiamento STANDARD per la rotta e lo spazio aereo interessato. Se non diversamente richiesto dagli enti ATS, si intende radio VHF, VOR, ILS (*N.B. l'equipaggiamento Standard NON include più l'ADF*).

**D** DME

**F** ADF

**G** GNSS. Se la lettera G è utilizzata, l'eventuale GNSS external augmentation, deve essere specificata nel campo 18 mediante NAV/

**H** HF RTF

**K** MLS

**L** ILS

**O** VOR

**U** UHF RTF

**V** VHF RTF

**Y** VHF con spaziatura canali a 8.33 kHz.

**Z** Altri equipaggiamenti installati (Se la lettera Z è utilizzata, una specifica deve essere fatta compilando il campo 18 con COM/ e/o NAV/ e/o DAT/).

### **CAMPO 10b: Surveillance Equipment**

Il formato richiesto per il campo prevede l'inserimento di un minimo di 1 carattere fino ad un massimo di 20 caratteri scelti tra quelli sotto elencati, al fine di rappresentare correttamente la dotazione avionica dell'aeromobile.

Per rappresentare gli apparati di "sorveglianza" indicare:

**N** Se non è installato alcun apparato.

Oppure uno o più dei seguenti codici:

**I** Transponder-Mode S, con identificazione dell'aeromobile, ma senza codifica dell'altitudine;

**P** Transponder-Mode S, senza identificazione dell'aeromobile, ma con codifica dell'altitudine;

**X** Transponder-Mode S, senza identificazione dell'aeromobile e senza codifica dell'altitudine;

**A** Transponder-Mode A (4digits-4096 codici)

**C** Transponder-Mode A (4digits-4096 codici) and Mode C

*Nota: l'utilizzo di una delle seguenti lettere: I, P, X esclude l'utilizzo delle altre del medesimo gruppo. (una sola delle tre lettere può essere utilizzata)*

Oppure una o più delle seguenti lettere:

**A** Transponder-Mode A (4 digits-4096 codici)

**C** Transponder-Mode A (4 digits-4096 codici) and Mode C

**E** Transponder-Mode S con identificazione dell'aeromobile, codifica dell'altitudine con la funzionalità di trasmissione di continui messaggi per l'identificazione della posizione GPS (ADS-B)

**H** Transponder-Mode S, con identificazione dell'aeromobile, codifica dell'altitudine inclusa una maggiore funzionalità dell'apparato di sorveglianza Radar.

**L** Transponder-Mode S, con identificazione dell'aeromobile, codifica dell'altitudine, (ADS-B) con la funzionalità di trasmissione di continui messaggi per l'identificazione della posizione GPS inclusa una maggiore funzionalità dell'apparato di sorveglianza Radar.

**S** Transponder-Mode S, con identificazione dell'aeromobile e codifica dell'altitudine.

### **CAMPO 18: Other Information.**

Il campo 18 introduce 6 nuovi indicatori (PBN, SUR, DOF, DLE, ORGN, TALT), per un totale di 25 indicatori, che dovranno essere riportati, uno o più di questi, secondo il seguente ordine:

STS/ , PBN/ , NAV/ , COM/ , DAT/ , SUR/ , DEP/ , DEST/ , DOF/ , REG/ , EET/ , SEL/ , TYP/ , CODE/ , RVR/ , DLE/ , OPR/ , ORGN/ , PER/ , ALTN/ , RALT/ , TALT/ , RIF/ , RMK/ , RFP.

I seguenti campi non potranno essere ripetuti pur contenendo più informazioni, separate da uno spazio l'una dall'altra (es. STS/STS ATFMX SAR):

STS/ , NAV/ , COM/ , DAT/ , SUR/ , EET/ , TYP/ , DLE/ , ALTN/ , RALT/ , TALT/ , RMK.

Mentre, i seguenti campi **NON** possono essere ripetuti:

DEP/ , DEST/ , DOF/ , OPR/ , RVR/ , SEL/ , REG/ , PBN/ , CODE/ , ORGN/ , PER/ , RFP.

## ELENCO E DESCRIZIONE CAMPI

- O** - Nessuna informazione indicata (non applicabile in quanto è obbligatorio almeno il DOF/).
- STS/** - Stato del volo; per i voli che richiedono procedure particolari
- NAV/** - Informazioni aggiuntive sugli apparati di navigazione (Z o G nel campo 10a)
- COM/** - Informazioni aggiuntive sugli apparati di comunicazione (Z nel campo 10a)
- SUR/** - Informazioni sugli apparati di sorveglianza non contemplati nel campo 10b
- DEP/** - Denominazione luogo di partenza in assenza di indicativo ICAO
- DEST/** - Denominazione luogo di destinazione in assenza di indicativo ICAO
- DOF/** - Data del volo
- REG/** - Ulteriori dati su registrazione aeromobile
- EET/** - Estimated Enroute Time
- SEL/** - Funzionalità SELCAL
- TYP/** - Tipo aeromobile
- CODE/** - Codice a 24 bit identificativo dell'aeromobile
- DLE/** - Per indicare un punto della rotta + il tempo in cui si effettuano delle holding (sommato al flight time deve essere coerente con l'EET indicato nel campo 16).
- PER/** - Aircraft Performance (solo se richiesta dall'ente ATS, indicato con una lettera)
- ALTN/** - Denominazione alternato in assenza di indicativo ICAO
- RALT/** - Alternato in rotta
- TALT/** - Alternato di partenza
- RIF/** - Dettagli revisione rotta
- RMK/** Remark - informazioni libere
- RFP/** Replacement Flight Plan (solitamente utilizzato con Eurocontrol per la pianificazione su rotte alternative, sostituito dal RRP –rerouting proposal-)

I sottocampi di interesse per la compilazione dei piani di volo relativi ai voli VFR eseguiti da aeromobili di aviazione generale sono:

### TYP/

Deve contenere al massimo 60 caratteri e si utilizza se nel campo 9 è stato inserito ZZZZ. Se non si conosce il tipo aeromobile, come per il campo n. 9, deve essere avvalorato con ZZZZ. Normalmente si è soliti fornire le informazioni relative al numero ed al tipo degli aeromobili nel campo n. 9 "NUMBER - TYPE OF AIRCRAFT". L'utilizzo del TYP/ nel campo 18 "OTHER INFORMATION" è relegato a sporadici casi, come ad esempio una formazione di più aeromobili di diverso tipo.

Esempio:

Campo 9: 02ZZZZ/M Campo 18: TYP/UNKNOWN oppure TYP/02 UNKNOWN

Campo 9: 03ZZZZ/M Campo 18: TYP/2F16 1C135

### COM/

Deve contenere al massimo 50 caratteri. Il campo viene utilizzato per fornire informazioni aggiuntive sugli apparati COM non contenute nel campo 10a.

La compilazione del COM/ nel campo 18 è ammessa solo se nel campo 10a è presente il carattere Z.

Esempio:

Campo 10: Z Campo 18: COM/INOPERABLE

### NAV/

Deve contenere al massimo 50 caratteri. Il campo viene utilizzato per fornire informazioni addizionale sugli apparati NAV non contenute nel campo 10a e non contenute nel campo 18 PBN/.

La compilazione del NAV/ nel campo 18 è ammessa solo se nel campo 10a è presente il carattere Z o il carattere G.

Esempio: Campo 10: Z Campo 18: NAV/GBAS SBAS

### DEP/

Deve contenere al massimo 50 caratteri. Nel campo n. 13 "Departure Aerodrome" deve essere indicato l'identificativo ICAO a 4 lettere dell'aeroporto di partenza. In tutti i casi in cui questa procedura non è applicabile, ad esempio decollo da un'aviosuperficie, nel campo 13 deve essere indicato ZZZZ e nel campo 18 DEP/ deve essere indicata la descrizione del luogo di partenza. Sarà generato un errore se il campo 13 è avvalorato con ZZZZ e il campo 18 non contiene DEP/

Esempio:

Campo 13: ZZZZ Campo 18: DEP/AVIOSUPERFICIE XYZ

### DEST/

Deve contenere al massimo 50 caratteri. Nel campo n. 16a "Destination Aerodrome" deve essere indicato l'identificativo ICAO a 4 lettere dell'aeroporto di destinazione. In tutti i casi in cui questa procedura non è applicabile, ad esempio atterraggio su un'aviosuperficie, nel campo 16a "Destination Aerodrome" deve essere indicato ZZZZ e nel campo 18 DEST/ deve essere indicata la descrizione del luogo di destinazione. Sarà generato un errore se il campo 16a è avvalorato con ZZZZ e il campo 18 non contiene DEST/

Esempio:

Campo 16a: ZZZZ Campo 18: DEST/AVIOSUPERFICIE XYZ

### ALTN/

Deve contenere al massimo 50 caratteri. Nei campo n. 16c "Altn Aerodrome" e 16d "2nd Altn Aerodrome" deve essere indicato l'identificativo ICAO a 4 lettere dell'aeroporto alternato. In tutti i casi in cui questa procedura non è applicabile, ad esempio alternato su un'aviosuperficie, nei campi 16c e/o 16d deve essere indicato ZZZZ e nel campo 18 ALTN/ deve essere indicata la descrizione dell'alternato/i. Sarà generato un errore se il campo 16c o il campo 16d contengono ZZZZ e il campo 18 non contiene ALTN/

Esempio: Campo 16c o 16d: ZZZZ Campo 18: ALTN/AVIOSUPERFICIE XYZ

### RMK/

Non ha limiti di lunghezza, a patto che venga rispettato il limite massimo di lunghezza dell'intero campo 18 (2100 caratteri)

Il campo RMK/ può contenere qualsiasi testo necessario in forma libera con l'esclusione deicaratteri - e /.

Esempio:

Campo 18: RMK/AUTORIZZAZIONE N. DEL

**DOF/**

Sempre obbligatorio. Il formato del campo è DOF/AAMMGG dove AA corrisponde alle ultime due cifre dell'anno, MM corrisponde al mese e GG al giorno. Ad esempio un volo da svolgersi il giorno 1 aprile 2012 avrà nel campo 18 DOF/120401. Al momento della presentazione del piano di volo la DOF non deve essere più di 120 ore nel futuro.

Al fine di verificare la correttezza dei codici di tipo aeromobile indicati nel piano di volo, si invitano i piloti a verificare/ricercare i codici stessi al link:

<http://www.icao.int/publications/DOC8643/Pages/ManufacturersName.aspx>

# Overview of Changes

## 1. Item 10 a/b

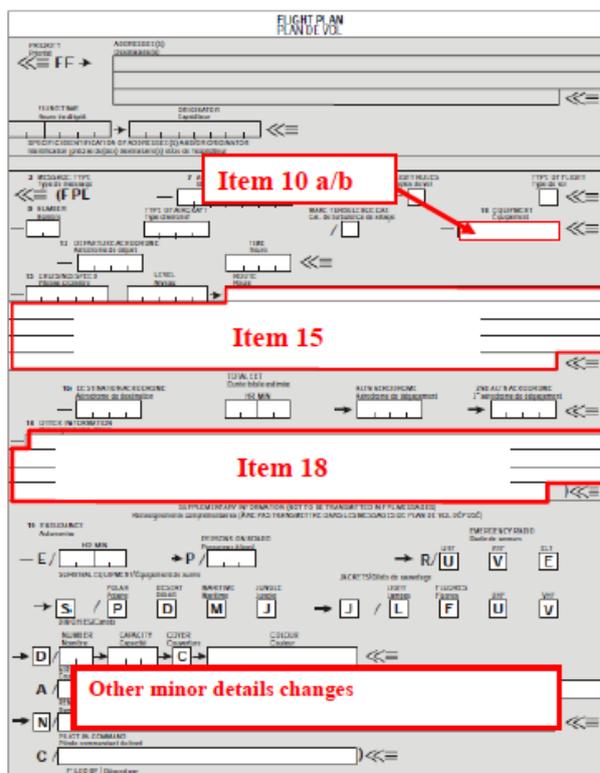
- » New alphanumeric codes

## 2. Item 18

- » New indicators (e.g. PBN/)
- » Mandated order of indicators
- » STS/ redefined – only specified data allowed

## 3. Other minor changes

- » e.g. Item 15 - significant point;
- Item 7 - no '-' aircraft identification



The image shows a screenshot of the ICAO Flight Plan Form 1. Red boxes and arrows highlight specific areas of change:

- Item 10 a/b:** Points to the aircraft type field (10) where new alphanumeric codes are introduced.
- Item 15:** Points to the significant point field (15) where new indicators and mandated orders are specified.
- Item 18:** Points to the communication and navigation equipment field (18) where new indicators and redefined STS are specified.
- Other minor details changes:** Points to the aircraft identification field (7) where the use of '-' is no longer allowed.