

VORSCHRIFTEN FÜR DEN VFR-FLUGPLAN / PLN

Für **VFR-Flüge** ins Ausland oder vom Ausland in die Schweiz sowie für **kontrollierte VFR-Flüge** und für **VFR-Flüge bei Nacht (NVFR)** ist ein Flugplan aufzugeben.

Es wird empfohlen, für **VFR-Flüge** über unwegsames Gebiet der Alpen, Voralpen und des Juras einen Flugplan zu hinterlegen.

Die Vorgaben bezüglich der Schliessung vom Flugplan gemäss RAC1-2-9 ff. sind zu beachten.

VFR-Flugpläne müssen vor dem Abflug aufgegeben werden.

Flugplanpflicht im Ausland für VFR-Flüge

Deutschland, Österreich, Italien und Frankreich schreiben die ATC-Flugplanpflicht für jeden Einflug, Durchflug und Ausflug ihrer Lufträume vor, auch wenn keine Landung in ihrem Gebiet vorgesehen ist.

Das heisst, dass stets in solchen Fällen auch dann ein ATC-Flugplan eingereicht werden muss, wenn ein Inlandflug (Start und Landung in der Schweiz) mit Grenzüberschreitung ohne Landung im Ausland geplant ist.

Ausnahmen von der Flugplanpflicht im Ausland für Segelflugzeuge und Ballone gemäss VFR Guide, RAC 6.1, §4 und 6.3, §8.

Flugpläne können vor dem Flug im C-Büro (ARO/AAU) oder während des Fluges 10 Minuten vor Beginn des flugplanpflichtigen Abschnittes per Funk auf dem FIC aufgegeben werden.

Anweisungen für das Einsetzen von ATS-Angaben

Alle Zeiten sind in einer Gruppe von 4 Zahlen in UTC anzugeben.

Feld 7: „Aircraft identification“

Die Luftfahrzeugkennung darf höchstens sieben alphanumerische Zeichen lang sein und keine Bindestriche oder Symbole enthalten.

Hoheits- und Eintragungszeichen (HBABC). Bei mehreren Luftfahrzeugen ist nur die Kennung des führenden oder zuerst startenden Luftfahrzeuges einzusetzen (Formationsflug). Die übrigen sind im Feld 18 mit der **REG/** aufzuführen.

Feld 8: „Flight rules and type of flight“

Flugregeln: **V** für **VFR-Flüge**.
Art des Fluges: **G** für „General aviation“.

In Feld 15 ("Route") ist die Stelle/sind die Stellen anzugeben, an der/denen eine Änderung der Flugregeln vorgesehen ist. In Feld 18 ist unter STS unter Verwendung einer der festgelegten Bezeichnungen der Status des Flugs einzutragen oder es können unter RMK in Feld 18 andere Gründe für eine Sonderbehandlung durch ATS angegeben werden.

PRESCRIPTIONS SUR L'ETABLISSEMENT DU PLAN DE VOL VFR / PLN

Il faut déposer un plan de vol pour les **vols VFR** vers l'étranger ou de l'étranger vers la Suisse, pour les **vols VFR contrôlés** et pour les **vols VFR de nuit (NVFR)**.

Il est également recommandé de déposer un plan de vol pour les **vols VFR** au-dessus de zones difficiles des Alpes, des Préalpes et du Jura.

Pour ce faire, il faut impérativement respecter les instructions relatives à la clôture du plan de vol conformément au RAC 1-2-9 ss.

Les plans de vol VFR doivent être déposés avant le départ.

Obligation d'un plan de vol pour survoler un territoire étranger pour des vols VFR

L'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la France ont décidé de rendre obligatoire le dépôt d'un plan de vol pour chaque vol touchant leur espace aérien, même sans atterrissage sur leur territoire.

Cela signifie concrètement qu'il est désormais obligatoire de déposer un plan de vol ATC dans le cas d'un vol régional (décollage et atterrissage en Suisse) avec franchissement de la frontière suisse, même sans atterrissage prévu à l'étranger.

Exceptions à l'obligation de déposer un plan de vol à l'étranger dans le cas des planeurs et des ballons (voir VFR Guide, RAC 6.1, §4 et 6.3, §8).

Rappelons qu'un plan de vol peut être déposé avant le départ, au Bureau (ARO/AAU), ou pendant le vol par radio auprès du FIC, 10 minutes avant le début du survol du territoire étranger.

Instructions sur l'insertion des données ATS

Exprimer toutes les heures par un groupe de 4 chiffres en heures UTC.

Case 7: Identification de l'aéronef

L'identification de l'aéronef ne doit pas comporter plus de 7 caractères alphanumériques et ne doit pas contenir de traits d'union ni de symboles.

Marque d'immatriculation de l'aéronef (HBABC). Pour plusieurs aéronefs, en cas de vol groupé en formation, n'insérer que l'aéronef décollant le premier. Préciser dans la case 18 les autres marques d'immatriculation de l'aéronef à la suite de **REG/**.

Case 8: Règles de vol et type de vol

Règles de vol: **V** pour **vols VFR**.
Type de vol: **G** pour aviation générale.

Le ou les points au(x)quel(s) est prévue une modification des règles de vol doit(ven)t être spécifié(s) dans la case 15 (Route). Le statut du vol est à indiquer dans la case 18 à la suite de l'indicateur STS en utilisant l'un des descripteurs définis, ou que d'autres raisons à un traitement spécifique par l'ATS doivent être indiquées dans la case 18 à la suite de l'indicateur RMK.

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEL MODELLO PIANO DI VOLO VFR / PLN

Per i **voli VFR** all'estero o dall'estero in Svizzera come pure per i **voli VFR controllati** e i **voli VFR notturni (NVFR)** è necessario inoltrare un piano di volo.

In caso di **voli VFR** su zone impervie delle Alpi, delle Prealpi e del Giura si raccomanda di depositare un piano di volo.

Vanno rispettate le prescrizioni delle RAC 1-2-9 ss. concernenti la chiusura del piano di volo.

I piani di volo VFR debbono essere consegnati prima del decollo.

Piano di volo obbligatorio per il sorvolo di un territorio estero per i voli VFR

La Germania, l'Austria, l'Italia e la Francia hanno istituito l'obbligo di consegna di un piano di volo ATC per ogni volo in entrata, in uscita e all'interno del loro spazio aereo, anche se non è previsto alcun atterraggio sul loro territorio.

Ciò significa che deve essere sempre consegnato un piano di volo ATC, anche quando è previsto un volo interno (decollo e atterraggio in Svizzera) con sconfinamento nello spazio aereo estero, senza atterraggio sul territorio di quest'ultimo.

Eccezioni all'obbligo del piano di volo all'estero per alianti e aerostati conformemente alla VFR Guide, RAC 6.1, § 4 e 6.3, § 8.

Ricordiamo che i piani di volo possono essere consegnati prima del decollo all'ufficio C (ARO/AAU) o comunicati per radio al FIC dieci minuti prima dell'inizio del sorvolo del territorio estero.

Istruzioni per l'inserimento dei dati ATS

Tutti gli orari devono essere indicati con 4 cifre ed espressi in UTC.

Casella 7: Identificazione dell'aeromobile

L'identificazione dell'aeromobile non deve superare 7 caratteri alfanumerici e non deve includere trattini né simboli.

Inserire la marca di immatricolazione dell'aeromobile (HBABC). Se comprende parecchi voli, dovrà essere indicato solo il volo principale o quello che partirà per primo. Gli altri dovranno essere indicati nella casella 18 preceduti da REG/.

Casella 8: Regole del volo e tipo del volo

Regole del volo: **V** per **VFR**.

Tipo del volo: **G** per aviazione generale.

Il punto o i punti nei quali è previsto un cambiamento delle regole di volo devono essere specificati nella casella 15 (Rotta). Lo stato del volo va indicato nella casella 18 dopo l'indicatore STS, utilizzando uno dei descrittori definiti, e le altre ragioni per un trattamento particolare da parte dell'ATS devono essere indicate nella casella 18 dopo l'indicatore RMK.

INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE VFR-FLIGHT PLAN FORM / PLN

It is mandatory to file a flight plan for international **VFR flights** flying out of or into Switzerland, for **controlled VFR flights** and for **VFR flights at night (NVFR)**.

It is recommended to file a flight plan for **VFR flights** crossing remote territory in the Alps, Prealps and Jura Mountains.

The requirements for closing the flight plan in accordance with RAC 1-2-9 ff. must be observed.

VFR flight plans shall be filed before departure.

Obligation to file a flight plan for VFR flights

Germany, Austria, Italy and France prescribe the obligation to file an ATC flight plan for each entry, transit and departure of their airspace, even if no landing is foreseen in their territory.

This means, that in such cases always an ATC flight plan have to be filed, even if a domestic flight (departure and landing in Switzerland) with crossing the Swiss border and without landing abroad is planned.

Exemptions for gliders and balloons from having to file a flight plan when entering international airspace based on VFR Guide, RAC 6.1, § 4 and 6.3, § 8.

Flight plans can be filed at C-Office (ARO/AAU) prior to departure or can be filed during the flight via radio on FIC 10 min. before the begin of the segment, which is submitted to flight plan obligation.

Instructions for insertion of ATS data

Insert all clock times in 4 figures UTC.

Item 7: Aircraft identification

The aircraft identification cannot exceed 7 alphanumeric characters and is not to include hyphens or symbols.

Insert the registration marking of the aircraft (HBABC). If several aircraft are concerned, only the identification of the leading aircraft or the aircraft taking off first shall be indicated. The other identifications shall be indicated, in item 18, preceded by REG/.

Item 8: Flight rules and type of flight

Flight rules: **V** for **VFR-flights**

Type of flight: **G** for General Aviation

The point or points at which a change in flight rules is planned must be specified in Item 15 (Route). The status of the flight is to be denoted in Item 18 following the STS indicator, using one of the defined descriptors, or that other reasons for specific handling by ATS are to be denoted in Item 18 following the RMK indicator.

Feld 9: „Number and type of aircraft and wake turbulence category“*„Number“*

Anzahl nur wenn mehr als ein Luftfahrzeug.

„Type of aircraft“

ICAO-Abkürzung (ICAO-Doc 8643 - „Aircraft type designators“) für das Luftfahrzeugmuster.

Ist keine Abkürzung zugeteilt oder wenn an einem Formationsflug mehrere Muster beteiligt sind, **ZZZZ** einsetzen und im Feld 18 die Muster mit **TYP/** aufführen.

„Wake turbulence category“

L für Luftfahrzeuge bis und mit 7000 kg MTOM.

Case 9: Nombre, type d'aéronef, catégorie de turbulence de sillage*Nombre*

Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus qu'un.

Type d'aéronef

Indicatif OACI (Doc OACI 8643 - Répertoire OACI des indicatifs de types d'aéronefs).

Si pareil indicatif n'a pas été attribué, ou en cas de vol en formation groupant des aéronefs de plusieurs types, insérer **ZZZZ** et spécifier le nombre d'aéronefs et le type (les types) d'aéronef(s) dans la case 18, à la suite de **TYP/**.

Catégorie de turbulence de sillage

L pour aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7000 kg MTOM.

Feld 10: „Equipment and capabilities“

Die folgenden Regelungen beziehen sich auf Feld 10a („Radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities“):

Einfügen eines der folgenden Zeichen:

N wenn keine COM/NAV/APP-Ausrüstung für die betreffende Flugstrecke vorhanden und verfügbar ist;

oder

S wenn COM/NAV/APP-Ausrüstung für die betreffende Flugstrecke an Bord und einsatzbereit ist (siehe Anmerkung 1);

und/oder

mindestens eines der folgenden Zeichen für jeweils verfügbare COM/NAV/APP-Ausrüstung und -Fähigkeiten:

- A GBAS landing system
- B LPV (APV with SBAS)
- C LORAN C
- D DME
- E1 FMC WPR ACARS
- E2 D-FIS ACARS
- E3 PDC ACARS
- F ADF
- G GNSS (see Note 2)
- H HF RTF
- I Inertial Navigation
- J1 CPDLC ATN VDL MODE 2 (see Note 3)
- J2 CPDLC FANS 1/A HFDL
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K MLS
- L ILS
- M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2 ATC RTF (MTSAT)
- M3 ATC RTF (Iridium)

Case 10 : Équipement et capacités

Les dispositions suivantes s'appliquent à la case 10a (Équipement et capacités de radiocommunication, de navigation et d'aide à l'approche) :

Insérer l'une des lettres suivantes :

N si l'aéronef ne transporte aucun équipement de COM/NAV/aide à l'approche pour la route à suivre ou si l'équipement est inutilisable,

ou

S si l'aéronef transporte un équipement standard utilisable de COM/NAV/aide à l'approche pour la route à suivre (voir Note 1),

et/ou

Insérer une ou plusieurs des lettres suivantes pour indiquer l'équipement utilisable de COM/NAV/aide à l'approche et les capacités disponibles:

- A GBAS landing system
- B LPV (APV with SBAS)
- C LORAN C
- D DME
- E1 FMC WPR ACARS
- E2 D-FIS ACARS
- E3 PDC ACARS
- F ADF
- G GNSS (see Note 2)
- H HF RTF
- I Inertial Navigation
- J1 CPDLC ATN VDL MODE 2 (see Note 3)
- J2 CPDLC FANS 1/A HFDL
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K MLS
- L ILS
- M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2 ATC RTF (MTSAT)
- M3 ATC RTF (Iridium)

Casella 9: Numero e tipo degli aeromobili, categoria della turbolenza*Numero*

Numero degli aeromobili se ve ne è più di uno.

Tipo dell'aeromobile

Indicativo appropriato (ICAO Doc 8643 - „Aircraft type designators“).

Se non è stato assegnato alcun indicativo, o nel caso di voli informazione comprendenti aeromobili di tipo diverso, riportare **ZZZZ** e specificare nella casella 18 numero e tipo degli aeromobili preceduti dall'abbreviazione **TYP/**.

Categoria della turbolenza di scia

L per aeromobili fino a 7000 kg MTOM inclusi.

Casella 10: Equipaggiamento e risorse

Le seguenti prescrizioni sono applicabili alla casella 10a (radiocomunicazione, navigazione, equipaggiamento e risorse per avvicinamento assistito):

Inserire una delle lettere seguenti:

N se non è disponibile nessun equipaggiamento COM/NAV/Avvicinamento per la rotta da percorrere o se l'equipaggiamento è inutilizzabile.

oppure

S se è disponibile un equipaggiamento standard COM/NAV/Avvicinamento per la rotta da percorrere (v. nota 1).

e/o

Inserire una o più delle lettere seguenti per indicare l'equipaggiamento e le risorse COM/NAV/Avvicinamento disponibili e utilizzabili:

- A GBAS landing system
- B LPV (APV with SBAS)
- C LORAN C
- D DME
- E1 FMC WPR ACARS
- E2 D-FIS ACARS
- E3 PDC ACARS
- F ADF
- G GNSS (see Note 2)
- H HF RTF
- I Inertial Navigation
- J1 CPDLC ATN VDL MODE 2 (see Note 3)
- J2 CPDLC FANS 1/A HF DL
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K MLS
- L ILS
- M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2 ATC RTF (MTSAT)
- M3 ATC RTF (Iridium)

Item 9: Number and type of aircraft and wake turbulence category*Number*

Number of aircraft if more than one.

Type of aircraft

ICAO-designator (ICAO Doc 8643 - Aircraft type designators).

If no such designator has been assigned or in case of formation flights comprising more than one type, insert **ZZZZ** and specify type(s) of aircraft in item 18 preceded by **TYP/**.

Wake turbulence category

L for aircraft types up to and including 7000 kg MTOM.

Item 10: Equipment and capabilities

The following provisions are applicable to Item 10a (Radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities):

Insert one letter as follows:

N if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable,

or

S if standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable (see Note 1)

and/or

Insert one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

- A GBAS landing system
- B LPV (APV with SBAS)
- C LORAN C
- D DME
- E1 FMC WPR ACARS
- E2 D-FIS ACARS
- E3 PDC ACARS
- F ADF
- G GNSS (see Note 2)
- H HF RTF
- I Inertial Navigation
- J1 CPDLC ATN VDL MODE 2 (see Note 3)
- J2 CPDLC FANS 1/A HF DL
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K MLS
- L ILS
- M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2 ATC RTF (MTSAT)
- M3 ATC RTF (Iridium)

O VOR
 P1 - P9 Reserved for RCP
 R PBN approved (see Note 4)
 T TACAN
 U UHF RTF
 V VHF RTF
 W RVSM approved
 X MNPS approved
 Y VHF with 8.33 kHz channel spacing capability
 Z Other equipment carried or other capabilities (see Note 5)

Oben nicht genannte alphanumerische Zeichen sind reserviert

Anmerkung 1 - Wird S eingetragen, wird als Standardausrüstung von VHF RTF, VOR und ILS ausgegangen, sofern die zuständige ATS-Stelle keine andere Kombination vorschreibt.

Anmerkung 2 - Wird G eingetragen, sind die Typen gegebenenfalls vorhandener externer GNSS-Erweiterungen durch Leerzeichen getrennt in Feld 18 unter NAV/ angegeben.

Anmerkung 3 - Siehe "RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1" (ATN B1 INTEROP Standard - DO-280B/ED-110B) für Datenlink-Dienste, Flugverkehrskontrollfreigabe und -informationen / Management des Funksprechverkehrs mit der Flugverkehrskontrollstelle / Mikrofoncheck mit der Flugverkehrskontrollstelle.

Anmerkung 4 - Wird R eingetragen, ist die mögliche "Performance Based Navigation" in Feld 18 unter PBN/ einzutragen. Das "Performance-Based Navigation Manual" (Doc 9613) enthält Anleitungsmaterial zur Anwendung der Performance Based Navigation auf bestimmte Streckenabschnitte, Strecken oder Bereiche.

Anmerkung 5 - Wird Z eingetragen, sind die andere mitgeführte Ausrüstung oder die anderen Fähigkeiten in Feld 18 zu spezifizieren. Voranzustellen ist je nach Fall COM/, NAV/ und/oder DAT. Ausnahmen für RNAV, CPDLC und 8,33 kHz sind durch Eintrag von Z in Feld 10a und Einsetzen der entsprechenden Bezeichnungen nach den folgenden Kennungen in Feld 18 anzugeben:

- a) EXM833 nach vorangestelltem COM/;
- b) RNAVX bzw. RNAVINOP nach vorangestelltem NAV/; und/oder
- c) CPDLCX nach vorangestelltem DAT/.

Anmerkung 6 - Informationen zu Navigationsfähigkeiten werden zu Freigabe- und Routingzwecken an ATC übermittelt.

Die folgenden Bestimmungen beziehen sich auf Feld 10b ("Surveillance equipment and capabilities"): Tragen Sie eine oder mehrere der folgenden Bezeichnungen mit einer Gesamtlänge von maximal 20 Zeichen ein, die die einsatzbereite an Bord befindliche Surveillance-Ausrüstung und/oder -Fähigkeiten beschreiben:

O VOR
 P1 - P9 Reserved for RCP
 R PBN approved (see Note 4)
 T TACAN
 U UHF RTF
 V VHF RTF
 W RVSM approved
 X MNPS approved
 Y VHF with 8.33 kHz channel spacing capability
 Z Other equipment carried or other capabilities (see Note 5)

Tout caractère alphanumérique non indiqué ci-dessus est réservé.

Note 1 - Si la lettre S est utilisée, il est considéré que l'équipement standard est VHF RTF, VOR et ILS, sauf si une autre combinaison est prescrite par l'autorité ATS compétente.

Note 2 - Si la lettre G est utilisée, les types d'augmentation externe du GNSS éventuellement présents sont spécifiés dans la case 18 à la suite de l'indicateur NAV/ et séparés par un espace.

Note 3 - Voir la norme RTCA/EUROCAE relative à l'interopérabilité pour la ligne de référence ATN 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO-280B/ED-110B) pour l'autorisation des services de liaison de données par le contrôle du trafic aérien et la gestion des informations / communications du contrôle du trafic aérien / les essais de microphone par le contrôle du trafic aérien.

Note 4 - Si la lettre R est utilisée, les niveaux de navigation basée sur la performance qui peuvent être atteints doivent être spécifiés dans la case 18 à la suite de l'indicateur PBN/. Les directives relatives à l'application de la navigation basée sur la performance à un segment de route, une route ou une zone spécifique se trouvent dans le manuel PBN (Doc 9613 - Performance-Based Navigation).

Note 5 - Si la lettre Z est utilisée, spécifier dans la case 18 l'autre équipement transporté ou les autres capacités, précédés par COM/, NAV/ et/ou DAT, suivant le cas. Les exemptions pour RNAV, CPDLC et 8,33 kHz doivent être indiquées en insérant la lettre Z dans la case 10a et en insérant ensuite les descripteurs appropriés dans les indicateurs suivants dans la case 18:

- a) insérer EXM833 à la suite de COM/;
- b) insérer RNAVX ou RNAVINOP, suivant le cas, à la suite de NAV/; et/ou
- c) insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

Note 6 - Les informations relatives à la capacité de navigation sont fournies à l'ATC à des fins d'autorisation et de cheminement.

Les dispositions suivantes s'appliquent à la case 10b (Équipement et capacités de surveillance) :

insérer un ou plusieurs des descripteurs suivants, avec un maximum de 20 caractères, pour décrire l'équipement et/ou les capacités de surveillance utilisables à bord:

O VOR
 P1 - P9 Reserved for RCP
 R PBN approved (see Note 4)
 T TACAN
 U UHF RTF
 V VHF RTF
 W RVSM approved
 X MNPS approved
 Y VHF with 8.33 kHz channel spacing capability
 Z Other equipment carried or other capabilities (see Note 5)

Tutti gli altri caratteri alfanumerici che non appaiono qui in alto sono riservati.

Nota 1 - Se si usa la lettera S, si ritiene che l'equipaggiamento standard sia VHF RTF, VOR e ILS, a meno che l'ATS competente non abbia prescritto un'altra combinazione.

Nota 2 - Se si usa la lettera G, i tipi di amplificatori esterni GNSS, se installati, sono specificati nella casella 18 dopo l'indicatore NAV/ e separati da uno spazio.

Nota 3 - Si veda lo RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO-280B/ED-110B) per i servizi di collegamento dati, l'autorizzazione ATC, la gestione delle comunicazioni per informazione/ATC e il controllo del microfono ATC.

Nota 4 - Se si utilizza la lettera R, nella casella 18, dopo l'indicatore PBN/, bisogna indicare i livelli PBN che si possono raggiungere. Il Performance-Based Navigation Manual (doc 9613) contiene alcune spiegazioni per l'applicazione della PBN a un segmento specifico della rotta, a una rotta o area.

Nota 5 - Se si usa la lettera Z, specificare nella casella 18 gli altri apparati o altre risorse disponibili, antepo-
 nendo la sigla COM/, NAV/ e/o DAT, come appropriato. Le esenzioni per RNAV, CPDLC e 8.33 kHz devono essere indicate inserendo la lettera Z nella casella 10a e poi inserendo i descrittori appropriati negli indicatori seguenti nella casella 18:

- a) inserire EXM833 dopo COM/;
- b) inserire RNAVX o RNAVINOP come appropriato dopo NAV/; e/o
- c) inserire CPDLCX dopo DAT/.

Nota 6 - L'informazione sulle risorse di navigazione viene fornita dall'ATC per le autorizzazioni e le rotte. Le prescrizioni seguenti sono applicabili alla casella 10b (equipaggiamento e risorse di sorveglianza):
 inserire uno o più dei seguenti descrittori, fino a un massimo di 20 caratteri, per descrivere l'equipaggiamento e/o le risorse di sorveglianza utilizzabili a bordo:

O VOR
 P1 - P9 Reserved for RCP
 R PBN approved (see Note 4)
 T TACAN
 U UHF RTF
 V VHF RTF
 W RVSM approved
 X MNPS approved
 Y VHF with 8.33 kHz channel spacing capability
 Z Other equipment carried or other capabilities (see Note 5)

Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Nota 1 - If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the appropriate ATS authority.

Nota 2 - If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space.

Nota 3 - See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.

Nota 4 - If the letter R is used, the performance based navigation levels that can be met shall be specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613).

Nota 5 - If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and/or DAT, as appropriate. Exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33 kHz are to be indicated by inserting the letter Z in Item 10a and then inserting the appropriate descriptors in the following indicators in Item 18:

- a) insert EXM833 following COM/;
- b) insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate following NAV/; and/or
- c) insert CPDLCX following DAT/.

Nota 6 - Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes. The following provisions are applicable to Item 10b (Surveillance equipment and capabilities):
 insert one or more of the following descriptors, to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

SSR Modes A und C

- N kein Transponder
- A Transponder Mode A (4 Ziffern-4096 Codes)
- C Transponder Mode A (4 Ziffern-4096 Codes) und Mode C

SSR Mode S

- E Transponder Mode S mit Übermittlung der Luftfahrzeugkennung, Druckhöhenübermittlung und erweiterter Squitter-Fähigkeit (ADS-B)
- H Transponder Mode S mit Übermittlung der Luftfahrzeugkennung, Druckhöhenübermittlung und erweiterter Surveillance-Fähigkeit
- I Transponder Mode S mit Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und ohne Druckhöhenübermittlung
- L Transponder Mode S mit Übermittlung der Luftfahrzeugkennung, Druckhöhenübermittlung, erweiterter Squitter-Fähigkeit (ADS-B) und erweiterter Surveillance-Fähigkeit
- P Transponder Mode S inklusive Druckhöhenübermittlung aber ohne Übermittlung der Luftfahrzeugkennung
- S Transponder Mode S mit Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und Druckhöhe
- X Transponder Mode S ohne Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und Druckhöhe

Anmerkung - Die erweiterte Surveillance-Fähigkeit ist die Fähigkeit eines Luftfahrzeugs, über einen Mode-S-Transponder per Downlink Luftfahrzeugdaten zu senden.

(Einzelheiten siehe AIP Switzerland ENR 1-10)

Feld 13: „Departure aerodrome and time“

„Departure aerodrome“

ICAO-Ortskennung. Ist keine ICAO-Ortskennung zugeteilt, **ZZZZ** und Startflugplatz im Feld 18 mit **DEP**/ausschreiben;

oder, wenn der Flugplan von einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug aufgegeben wird, AFIL eintragen und in Feld 18 nach vorangestelltem DEP/ vierstellige ICAO-Ortskennung des Standorts der ATS-Stelle angeben, von der ergänzende Flugplandaten eingeholt werden können.

„Time (EOBT/ETO)“

EOBT (4-stellige Zahl).

SSR Modes A et C

- N néant
- A transpondeur mode A (4 chiffre-4096 codes)
- C transpondeur mode A (4 chiffres-4096 codes) et mode C

SSR Mode S

- E Transpondeur - Mode S, y compris l'identification de l'aéronef, l'information de pression-altitude et la capacité " extended squitter " (ADS-B)
- H Transpondeur - Mode S, y compris l'identification de l'aéronef, l'information de pression-altitude et la capacité de surveillance améliorée
- I transpondeur mode S, y compris la transmission de l'identification de l'aéronef, mais sans transmission de l'altitude-pression
- L Transpondeur - Mode S, y compris l'identification de l'aéronef, l'information de pression-altitude, la capacité " extended squitter " (ADS-B) et la capacité de surveillance améliorée
- P transpondeur mode S, y compris la transmission de l'altitude-pression
- S transpondeur mode S, y compris la transmission de l'altitude-pression et de l'identification de l'aéronef
- X transpondeur mode S, sans transmission ni de l'identification de l'aéronef ni de l'altitude-pression

Note - La capacité de surveillance améliorée est l'aptitude de l'aéronef à établir une liaison descendante pour les données dérivées de l'aéronef par le biais d'un transpondeur en mode S.

(voir l'AIP Suisse ENR 1-10 pour les informations détaillées)

Case 13: Aérodrome de départ et heure

Aérodrome de départ

Indicateur d'emplacement OACI, ou, si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribuée, insérer **ZZZZ** et préciser dans la case 18 le nom de l'aérodrome à la suite de **DEP**;

ou, si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer l'AFIL et spécifier, dans la case 18, l'indicateur d'emplacement OACI à quatre caractères de l'emplacement de l'unité ATS auprès de laquelle peuvent être obtenues des données de plan de vol supplémentaires, précédé de DEP/.

Heure (EOBT/ETO)

EOBT (groupe de 4 chiffres).

SSR Modes A e C

- N nessuno
- A trasponder modo A (4 cifre-4096 codici)
- C trasponder modo A (4 cifre-4096 codici) e modo C

SSR Mode S

- E transponder - modo S, comprendente sia l'identificazione dell'aeromobile sia l'altitudine di pressione sia l'extended squitter.
Trasmissometro (ADS-B)
- H transponder - modo S, comprendente sia l'identificazione dell'aeromobile sia l'altitudine di pressione sia l'enhanced surveillance capability.
- I trasponder modo S con trasmissione di identificazione di aeromobile, ma senza trasmissione di altitudine di pressione
- L transponder - modo S, comprendente sia l'identificazione dell'aeromobile sia l'altitudine di pressione sia l'extended squitter (ADS-B) sia l'enhanced surveillance capability.
- P trasponder modo S con altitudine di pressione ma senza trasmissione di identificazione di aeromobile
- S trasponder modo S sia con l'identificazione di aeromobile che con la trasmissione di altitudine di pressione
- X trasponder modo S senza altitudine di pressione e senza trasmissione di identificazione di aeromobile

Nota - L'enhanced surveillance capability è la capacità di un'aeromobile di down-link dati derivati dalla stessa tramite un transponder modo S.

(per i dettagli v. AIP Switzerland ENR 1-10)

Casella 13: Aeroporto di partenza ed orario**Aeroporto di partenza**

Indicatore ICAO di località, oppure se nessun indicatore di località è stato assegnato, riportare **ZZZZ** e specificare, nella casella 18, il nominativo dell'aeroporto preceduto da **DEP/**;

oppure, se il piano di volo viene ricevuto da un'aeromobile in volo, inserire AFIL e specificare nella casella 18 l'indicatore ICAO di quattro lettere della località dell'ente ATS da cui si possono ottenere ulteriori dati del piano di volo, preceduto da **DEP/**.

Orario (EOBT/ETO)

EOBT (gruppo di 4 cifre).

SSR Modes A and C

- N NIL
- A Transponder mode A (4 digits-4096 codes)
- C Transponder mode A (4 digits-4096 codes) and mode C

SSR Mode S

- E Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability
- H Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability
- I Transponder mode S with ACFT identification but without pressure altitude transmission
- L Transponder mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability
- P Transponder mode S with pressure altitude but without ACFT identification transmission
- S Transponder mode S with both ACFT identification and pressure altitude transmission
- X Transponder mode S without pressure altitude and without ACFT identification transmission

Note - Enhanced surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a Mode S transponder.

(details see AIP Switzerland ENR 1-10)

Item 13: Departure aerodrome and time**Departure aerodrome**

ICAO four-letter location indicator. If no location indicator has been assigned, insert **ZZZZ** and specify, in item 18, the name of the aerodrome preceded by **DEP/**;

or, if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert AFIL, and specify, in item 18, the ICAO four-letter location indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by **DEP/**.

Time (EOBT/ETO)

EOBT (4 digits).

Feld 15: „Cruising speed/Level/Route“*„Cruising speed“*

Wahre Fluggeschwindigkeit in Knoten. N gefolgt von einer 4-stelligen Zahl (N0120).

„Level“

VFR für **VFR-Flüge**. Für **kontrollierte VFR-Flüge** und **VFR-Flüge bei Nacht (NVFR)**, oder ist beabsichtigt, den Flug in einer bestimmten Höhe durchzuführen, ist die Reiseflughöhe in ft MSL (A045) oder in Flugfläche (F085) anzugeben.

„Route“

Vorgesehene Flugstrecke. Im Gegensatz zu den ICAO-Vorschriften akzeptieren schweizerische ATS-Stellen die Routenangabe mittels Ortsnamen gemäss **Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000 2253-B Schweiz**.

Feld 15c: "Route (including changes of speed, level and/or flight rules)"

Hier kann für eine einzige Stelle angegeben werden, wo der Beginn einer Geschwindigkeits- und/oder Flughöhenänderung bzw. eine Änderung von ATS-Strecke und/oder Flugregeln geplant ist.

Peilung und Entfernung von einem Referenzpunkt:

Die Kennung des Referenzpunkts, gefolgt von der Peilung von diesem Punkt als dreistellige magnetische Peilung, gefolgt von der Entfernung von diesem Punkt als dreistellige Angabe in nautischen Meilen. In grosser geografischer Breite, für die die zuständige Behörde festgelegt hat, dass die magnetische Peilung nicht praktikabel ist, kann auch rechtswiesene Peilung verwendet werden. Füllen Sie die erforderliche Stellenzahl nötigenfalls mit Nullen auf. Zum Beispiel muss ein Punkt mit Peilung 180° magnetisch in 40 nautischen Meilen Entfernung von VOR "DUB" als DUB180040 angegeben werden.

Feld 16: "Destination AD/Total estimated elapsed time/ALTN aerodrome(s)"*„Destination aerodrome“*

ICAO-Ortskennung. Wenn keine ICAO-Ortskennung zugeteilt, **ZZZZ** eintragen und Zielflugplatz im Feld 18 mit Kenngruppe **DEST/** ausschreiben.

„Total EET“

Voraussichtliche Flugdauer vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz.

„Alternate aerodrome“

ICAO-Ortskennung. Wenn keine ICAO-Ortskennung zugeteilt, **ZZZZ** eintragen und Ausweichflugplatz im Feld 18 mit der Kenngruppe **ALTN/** ausschreiben.

Case 15: Vitesse croisière/niveau/route*Vitesse de croisière*

Vitesse vraie en noeuds. N suivie de 4 chiffres (N0120).

Niveau de croisière

Insérer pour les **vols VFR non contrôlés** l'abréviation **VFR**. Pour les **vols VFR contrôlés**, les **vols VFR de nuit (NVFR)** ou pour des vols où il est prévu de maintenir une certaine altitude, le niveau de croisière est exprimé par ft MSL (A045) ou niveau de vol (F085).

Route

Route de vol prévue. Les noms de lieux géographiques donnés d'après la **carte aéronautique OACI**

1:500 000 2253-B Suisse sont, contrairement aux prescriptions OACI, acceptés par les organes ATS suisses dans les plans de vol VFR.

Case 15c: Route (y compris les changements de vitesse, de niveau et/ou de règles de vol)

Il est possible d'indiquer, sous la forme d'un point unique, l'endroit où il est prévu de commencer un changement de vitesse, un changement de niveau ou les deux, ou encore un changement de route ATS et/ou un changement de règles de vol.

Relèvement et distance depuis un point de référence:

L'identification du point de référence, suivie par le relèvement depuis point sous la forme de 3 chiffres indiquant les degrés magnétiques, suivie par la distance depuis le point sous la forme de 3 chiffres exprimant les miles nautiques. Les degrés réels peuvent être utilisés dans les zones des hautes latitudes où il est déterminé par l'autorité compétente que la référence aux degrés magnétiques est inapplicable. Constituer le nombre correct de chiffres, si nécessaire en insérant des zéros - un point à 180° et se trouvant à une distance de 40 miles nautiques du VOR " DUB ", par exemple, devrait être exprimé sous la forme DUB180040.

Case 16: Aéroport de destination et durée totale estimée, aéroport(s) de dégagement*Aéroport de destination*

Indicateur d'emplacement OACI. Si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué, insérer **ZZZZ** et préciser l'aéroport de destination dans la case 18 à la suite de **DEST/**.

Durée totale estimée

Durée totale estimée, à partir du moment du décollage pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination.

Aéroport(s) de dégagement

Indicateur d'emplacement OACI. Si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué, insérer **ZZZZ** et préciser l'aéroport de dégagement dans la case 18 à la suite de **ALTN/**.

Casella 15: Velocità di crociera/livello/rotta*Velocità di crociera*

Velocità vera all'aria in nodi. **N** seguita da 4 cifre (N0120).

Livello

VFR per i voli VFR non controllati. Se un volo VFR è soggetto al controllo del traffico aereo o per voli VFR notturni (NVFR) o se esso ha intenzione di stabilizzare il volo ad un preciso livello, il livello di crociera dovrà essere indicato in ft MSL (A045) o in livello di volo (F085).

Rotta

La rotta di volo richiesta. I nomi dei luoghi geografici, così come pubblicati nella **carta aeronautica ICAO 1:500 000 2253-B Svizzera**, sono accettati, contrariamente alle regole dell'ICAO, dagli enti ATS Svizzeri.

Casella 15c: Rotta (compresi cambiamenti di velocità, livello e/o regole di volo)

È possibile indicare, in un singolo punto, dove si prevede che inizi un cambiamento di velocità o di livello o di entrambi o un cambiamento della rotta ATS e/o un cambiamento delle regole di volo.

Direzione e distanza da un punto di riferimento:

L'identificazione del punto di riferimento, seguita dalla direzione verso tale punto in forma di 3 cifre indicanti i gradi magnetici, seguita dalla distanza da tale punto in forma di 3 cifre indicanti le miglia nautiche. Nelle zone di latitudine elevata, dove l'autorità competente ha stabilito che l'indicazione in gradi magnetici non è pratica, si possono utilizzare i gradi veri. Se necessario, per ottenere il numero corretto di cifre si inseriscono degli zeri, p.es. un punto a 180° magnetici e a una distanza di 40 miglia nautiche da VOR "DUB" dovrebbe essere indicato come DUB180040.

Casella 16: Aerodromo di destinazione/durata complessiva/aerodromo alternato*Aerodromo di destinazione*

Indicatore ICAO di località. Se non è stato assegnato alcun indicatore di località, riportare **ZZZZ** e specificare nella casella 18 il nome dell'aerodromo preceduto da **DEST/**.

Durata complessiva prevista

Il tempo di volo stimato computato dal decollo all'arrivo dell'aerodromo di destinazione.

Aerodromo alternato

Indicatore ICAO di località. Se non è stato assegnato alcun indicatore di località, riportare **ZZZZ** e specificare nella casella 18 il nome dell'aerodromo preceduto da **ALTN/**.

Item 15: Cruising speed/Level/Route*Cruising speed*

True air speed in knots. **N** followed by 4 figures (N0120).

Level

VFR for uncontrolled VFR-flights. If a **VFR-flight** is subject to air traffic control, for **VFR-flights by night (NVFR)** or if it is intended to perform the flight at a definite level, the cruising level shall be indicated in ft MSL (A045) or in flight level (F085).

Route

The planned route. Geographical location names as given on the **aeronautical chart ICAO 1:500 000 2253-B Switzerland** are accepted by Swiss ATS units.

Item 15c: Route (including changes of speed, level and/or flight rules)

It is possible to indicate, at a single point, where it is planned that a change of speed or level or both is planned to commence, or a change of ATS route and/or a change of flight rules.

Bearing and distance from a reference point:

The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros - e.g. a point 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040.

Item 16: Destination aerodrome/Total estimated elapsed time/ALTN aerodrome(s)*Destination aerodrome*

ICAO four-letter location indicator. If no location indicator has been assigned, insert **ZZZZ** and specify in item 18 the name of the aerodrome, preceded by **DEST/**.

Total EET

Total estimated elapsed time from take-off to arrive over the destination aerodrome.

Alternate aerodrome(s)

ICAO four-letter location indicator. If no location indicator has been assigned, insert **ZZZZ** and specify in item 18 the name of the aerodrome, preceded by **ALTN/**.

Feld 18: „Other information“

Diese Bestimmungen wurden erheblich geändert.

Die Betreiber werden gewarnt, dass die Verwendung von laut Bestimmungen nicht vorgesehenen Kennungen dazu führen kann, dass Angaben zurückgewiesen oder falsch verarbeitet werden oder verloren gehen.

In der Bestimmung wurde klargestellt, dass Bindestriche ("") und Schrägstriche ("/") nur wie angegeben verwendet werden dürfen.

(Einzelheiten siehe AIP Switzerland ENR 1-10)

0 (Null) wenn keine Angaben erforderlich sind, oder Ergänzungen zu den in den Feldern 7-16 gemachten Angaben, und/oder

EET/

Markanter Punkt mit voraussichtlicher Flugdauer bis zum Überflug der Landes- respektive FIR-Grenze (EET/BASEL0050).

RMK

Andere Angaben im Klartext, die dem Piloten notwendig erscheinen oder von der ATS verlangt werden (RMK/REQ CUSTOMS).

Die Schweiz verlangt Angaben über **Übungsflüge, VFR-Flüge bei Nacht** und **kontrollierte VFR-Flüge** (RMK/TRAINING FLT, RMK/NVFR).

Feld 19: „Supplementary information“

„Endurance“

Nach **E**/Höchstflugdauer mit einer 4-stelligen Zahl (Stunden und Minuten).

„Persons on board“

Nach **P**/ Anzahl Personen an Bord.

„Emergency radio“

Nach **R**/ streichen der nicht verfügbaren Notfrequenzen.

„Survival equipment/Jackets/Dinghies“

Nach **S**, **J**/ und **D**/ streichen aller nicht vorhandenen Not- und Überlebensausrüstungen.

„Aircraft colours and markings“

Nach **A**/ die Farben des Luftfahrzeuges und - falls vorhanden - bedeutsame Markierungen.

„Remarks“

Eintragen anderer Informationen betreffend Überlebensausrüstung. **N**/ streichen; wenn keine weiteren Eintragungen.

„Pilot-in-command“

Nach **C**/ Name des Bordkommandanten in Blockschrift einsetzen.

Case 18: Renseignements divers

Des modifications importantes ont été apportées à ces dispositions.

Les opérateurs sont avertis que l'utilisation d'indicateurs non inclus dans les dispositions peut entraîner un rejet, un traitement incorrect ou une perte des données.

Une clarification a été apportée à la disposition pour indiquer qu'il convient d'utiliser les traits d'union " - " ou les barres obliques " / " uniquement de la manière décrite.

(voir l'AIP Suisse ENR 1-10 pour les informations détaillées).

0 (zéro) si aucun renseignement n'est donné, ou tous autres renseignements nécessaires, relatifs aux cases 7 à 16, et/ou

EET/

Points significatifs et durées estimées cumulatives de vol jusqu'aux points de franchissement de la frontière ou limites FIR (EET/BASEL0050).

RMK

Route autre remarque en langage clair exigée par l'autorité ATS compétente ou jugée nécessaire par le pilote commandant de bord pour la fourniture des services de la circulation aérienne (RMK/REQ CUSTOMS).

La Suisse exige l'insertion pour les **vols d'entraînement**, les **vols VFR de nuit** et les **vols VFR contrôlés** (RMK/TRAINING FLT, RMK/NVFR).

Case 19: Renseignements supplémentaires

Autonomie

A la suite de **E**/ insérer un groupe de 4 chiffres donnant l'autonomie en heures et minutes.

Personnes à bord

A la suite de **P**/ indiquer le nombre total des personnes présentes à bord.

Radio de secours

A la suite de **R**/ biffer les lettres ne correspondant pas à l'équipement.

Equipement de survie/gilets de sauvetage/canots

A la suite de **S**, **J**/ et **D**/ biffer les lettres ne correspondant pas à l'équipement.

Couleurs/marques de l'aéronef

A la suite de **A**/ insérer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

Remarques

Biffer la lettre **N**/ en l'absence de remarques, ou indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie.

Pilote commandant de bord

A la suite de **C**/ insérer le nom du pilote commandant de bord (lettres majuscules).

Casella 18: Altre informazioni

Queste prescrizioni sono state notevolmente modificate.

Si avvertono gli operatori che l'uso di indicatori non inclusi nelle prescrizioni possono far sì che i dati vengano respinti, elaborati in modo errato o persi.

Le prescrizioni sono state precisate specificando che i trattini "-" e le barre "/" vanno usati esclusivamente nel modo descritto.

(per i dettagli v. AIP Switzerland ENR 1-10).

0 (zero) se non vi sono altre informazioni, o altre informazioni correlate alle caselle 7-16, e/o

EET/

Punti significativi e durata complessiva prevista per arrivare ai confini nazionali o confini di FIR (EET/BASILEA0050).

RMK

Riportare in chiaro qualsiasi osservazione ritenuta necessaria dal pilota o richiesta dagli enti ATS (RMK/REQ CUSTOMS).

La Svizzera richiede l'inserimento per i **voli di addestramento**, i **voli VFR di notte** e i **voli VFR controllati** (RMK/TRAINING FLT, RMK/NVFR).

Casella 19: Informazioni supplementari

Autonomia

Dopo **E/** riportare l'autonomia in ore e minuti espressa con un gruppo di 4 cifre.

Persone a bordo

Dopo **P/** riportare il numero totale delle persone presenti a bordo.

Radio di emergenza

Dopo **R/** depennare se non sono disponibili gli equipaggiamenti.

Equipaggiamenti di sopravvivenza/cinture di salvataggio/canotti

Dopo **S/**, **J/** e **D/** depennare tutti gli indicatori se gli equipaggiamenti non sono a bordo.

Colori e segni distintivi

Dopo **A/** inserire il colore dell'aeromobile ed i suoi segni distintivi.

Osservazioni

Depennare **N/** se non vi sono note, oppure indicare qualsiasi equipaggiamento di sopravvivenza disponibile.

Pilota comandante

Dopo **C/** riportare il nome del pilota comandante (lettere maiuscole).

Item 18: Other information

Significant changes have been made to these provisions.

Operators are warned that the use of indicators not included in the provisions may result in data being rejected, processed incorrectly or lost.

The provision has been clarified to indicate that hyphens "-" or oblique strokes "/" should only be used as described.

(details see AIP Switzerland ENR 1-10).

0 (zero) if no other information, or supplementary information with respect to items 7-16 and/or

EET/

Significant points and accumulated estimated elapsed time to such points (national border respectively FIR boundary) (EET/BASEL0050).

RMK

Any other plain language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary (RMK/REQ CUSTOMS).

Switzerland requires the insertion for **training flights**, **VFR-flights by night** and **controlled VFR-flights** (RMK/TRAINING FLT, RMK/NVFR).

Item 19: Supplementary information

Endurance

After **E/** a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.

Persons on board

After **P/** the total number of persons on board.

Emergency radio

After **R/** cross out equipment not available.

Survival equipment/Jackets/Dinghies

After **S/**, **J/** and **D/** cross out all indicators if equipment is not carried.

Aircraft colours and markings

After **A/** insert colour of aircraft and significant markings.

Remarks

Cross out **N/** if no remarks. Insert any other remarks regarding survival equipment.

Pilot-in-command

After **C/** name of pilot-in-command (capital letters).

12/12 NOV 15

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK