

ATS-VERFAHRENSHINWEISE**1 Einreichen und Übermitteln von Flugplänen und ATS-Meldungen****1.1 Einreichung und Übermittlung von Flugplänen und damit verbundenen Mitteilungen**

1.1.1 Flugpläne und damit verbundene Mitteilungen (DLA, CHG, CNL) für Flüge ab Schweizer Flugplätzen sind über ein persönliches Benutzerkonto über www.skybriefing.com einzureichen. Flugpläne für aufeinanderfolgende Teilstrecken können ebenfalls über skybriefing eingereicht werden. Die über skybriefing eingereichten Flugplanmitteilungen werden automatisch an die Schweizer AIM-Dienste zur Weiterverteilung übermittelt. Vor der Fortsetzung des Flugs ist die Flugplanverfügbarkeit für die nächste Teilstrecke zu bestätigen.

Falls skybriefing nicht zur Verfügung steht, sichern die AIM-Dienste Schweiz den Notfalldienst für die Flugpläne und den Austausch der damit verbundenen Mitteilungen (DLA, CHG, CNL).

1.2 Einreichung und Übermittlung von Flugplänen und damit verbundenen Mitteilungen in Notfällen**1.2.1 Notfalldienst:**

AIM-Dienste Schweiz

Flugplanübermittlung per Telefon:

- Deutsch / Englisch
TEL: +41 (0) 43 931 61 61
- Französisch / Englisch
TEL: +41 (0) 43 931 62 03

Flugplanübermittlung per FAX:

FAX: +41 (0) 43 931 62 19

INDICATION DE PROCEDURES ATS**Dépôts et transmission de plans de vol et de messages ATS****Dépôt et transmission de plans de vol et de messages associés**

Les plans de vol et les messages associés (DLA, CHG, CNL) des aéronefs au départ d'aérodromes suisses sont à déposer, à l'aide d'un compte d'utilisateur personnel, par www.skybriefing.com. Les plans de vol pour des étapes consécutives peuvent aussi être déposés par skybriefing. Les messages plan de vol déposés par skybriefing sont transmis automatiquement aux services AIM en Suisse pour une plus large distribution. L'existence du plan de vol pour la prochaine étape doit être confirmée avant la poursuite du vol.

Au cas où skybriefing serait hors service, les Services AIM en Suisse assurent le service urgent pour les plans de vol et l'échange de messages associés (DLA, CHG, CNL).

Dépôts et transmission de plans de vol et de messages associés en cas d'urgence**Service d'urgence:**

Services AIM en Suisse

Transmission de plans de vol par téléphone:

- allemand / anglais
TEL: +41 (0) 43 931 61 61
- français / anglais
TEL: +41 (0) 43 931 62 03

Transmission de plans de vol par FAX:

FAX: +41(0) 43 931 62 19

INDICAZIONI DELLE PROCEDURE ATS**1 Consegna e trasmissione di piani di volo e dei messaggi ATS****1.1 Inoltro e presentazione dei piani di volo e dei relativi messaggi**

1.1.1 I piani di volo e i relativi messaggi (DLA, CHG, CNL) per i voli in partenza da aerodromi svizzeri devono essere inoltrati con un account utente personale al www.skybriefing.com. Anche i piani di volo per tappe consecutive possono essere inoltrati al skybriefing. I messaggi relativi ai piani di volo inoltrati a skybriefing vengono trasmessi automaticamente ai Servizi AIM in Svizzera ai fini dell'ulteriore distribuzione. Prima di continuare il volo, è necessario che venga confermata la disponibilità del piano di volo per la tappa successiva.

Se skybriefing dovesse essere fuori uso, il servizio d'emergenza per il piano di volo e lo scambio dei relativi messaggi (DLA, CHG, CNL) è garantito dai Servizi AIM in Svizzera.

1.2 Inoltro e presentazione dei piani di volo e dei relativi messaggi in situazioni di emergenza**1.2.1 Servizio d'emergenza:**

Servizi AIM in Svizzera

Trasmissione del piano di volo per telefono:

- tedesco/inglese
TEL: +41 (0) 43 931 61 61
- francese/inglese
TEL: +41 (0) 43 931 62 03

Trasmissione del piano di volo per fax:

FAX: +41 (0) 43 931 62 19

INDICATIONS ON ATS PROCEDURES**Filing and transmission of flight plans and ATS messages****Filing and submission of flight plans and associated messages**

Flight plans and associated messages (DLA, CHG, CNL) for flights departing from Swiss aerodromes shall be filed with a personal user account on www.skybriefing.com. Flight plans for consecutive legs may also be filed on skybriefing. Flight plan messages filed on skybriefing are transmitted automatically to AIM services Switzerland for further distribution. Before the continuation of the flight, the flight plan availability for the next leg has to be confirmed.

In case of skybriefing unavailability, AIM services Switzerland ensures the service contingency for flight plan and associated message (DLA, CHG, CNL) exchange.

Filing and submission of flight plans and associated messages in contingency cases**Contingency service:**

AIM Services Switzerland

Flight plan transmission by phone:

- German/English
TEL: +41 (0) 43 931 61 61
- French/English
TEL: +41 (0) 43 931 62 03

Flight plan transmission by FAX:

FAX: +41 (0) 43 931 62 19

- 1.2.2 Die Einreichung von Flugplänen und damit verbundenen Mitteilungen (DLA, CHG, CNL) per Fax oder Telefon ist nur zulässig, wenn skybriefing nicht verfügbar ist. Siehe entsprechenden Notfalldienst unter 1.2.1
- Il est admis de déposer des plans de vol et des messages associés (DLA, CHG, CNL) par FAX ou par téléphone uniquement lorsque skybriefing est hors service. Voir le service correspondant figurant à l'alinéa § 1.2.1
- 1.2.3 Bei der Einreichung des Flugplanformulars sind die Angaben gemäss VFR RAC 1-2 PLN 1 und ff. zu machen und alle Punkte 7 bis 19 auszufüllen.
- En remplissant le formulaire de plan de vol, les données sont à indiquer conformément à VFR, RAC 1-2 PLN 1 et ss, et toutes les cases 7 à 19 sont à compléter.

- 1.2.2 L'inoltro dei piani di volo e dei relativi messaggi (DLA, CHG, CNL) per fax o per telefono è ammesso solo nel caso in cui skybriefing dovesse essere fuori uso. Vedere servizio corrispondente elencato al § 1.2.1
- 1.2.3 Nell'inoltro del modulo del piano di volo, occorre menzionare i dati conformemente a VFR RAC 1-2 PLN 1 e segg. e compilare tutte le voci da 7 a 19.
- Filing of flight plans and associated messages (DLA, CHG, CNL) via FAX or telephone is only accepted in case of skybriefing unavailability. See corresponding service as listed under § 1.2.1
- When filing the flight plan form, the data have to be mentioned according to VFR RAC 1-2 PLN 1 and ff and all items 7 to 19 completed.

NACHLAUFTURBULENZEN, STAFFELUNGS-VORSCHRIFTEN**TURBULENCES DE SILLAGE, PRESCRIPTIONS D'ESPACEMENT****2 Generelle Regelungen****Règlementations générales****2.1 Nachlauf-turbulenz-Kategorien****Catégories de turbulence de sillage**

- 2.1.1 Mit dem Ziel, die Auswirkungen der Staffelungsvorschriften auf die Kapazität der Flughäfen zu begrenzen, ohne jedoch die Sicherheit zu beeinträchtigen, werden von der Flugverkehrsleitung zum Zwecke der Staffelung von An- und Abflügen folgende Kategorien angewendet:

Dans le but de limiter les effets des prescriptions d'espacement sur la capacité des aéroports, sans toutefois porter préjudice à la sécurité, les catégories ci-après sont appliquées par le contrôle de la circulation aérienne pour espacer les vols à l'approche et au départ:

Kategorie Catégorie		MTOM in kg MTOM en kg
LIGHT FAIBLE	L	7'000 kg oder weniger 7'000 kg ou moins
SMALL PETITE	S	mehr als 7'000 kg bis 40'000 kg plus de 7'000 kg jusqu'à 40'000 kg
MEDIUM MOYENNE	M	mehr als 40'000 kg und weniger als 136'000 kg plus de 40'000 kg et moins de 136'000 kg
HEAVY GROS PORTEUR	H	136'000 kg und mehr 136'000 kg et plus

- 2.1.2 **Im eingereichten Flugplan (FPL/RPL) setzen die Piloten die Nachlauf-turbulenz-Kategorien H, M oder L gemäss AIP, ENR 1.10, § 1.3.4.2 Feld 9 ein.**

Dans le plan de vol déposé (FPL/RPL), les pilotes doivent introduire les catégories de turbulence H, M ou L selon AIP, ENR 1.10, § 1.3.4.2 case 9.

TURBOLENZA DI SCIA, PRESCRIZIONI DI SEPARAZIONE**WAKE TURBULENCES, SEPARATION PRESCRIPTIONS****2 Disciplinamenti generale****General regulations****2.1 Categorie in funzione della turbolenza di scia****Wake turbulence categories**

2.1.1 Con lo scopo di limitare gli effetti delle prescrizioni di separazione sulla capacità degli aeroporti, saranno applicate dal controllo della circolazione aerea le categorie seguenti al fine di separare i voli d'avvicinamento e di decollo:

With the purpose to preserve security and to limit the effects of the separation prescriptions on airports capacity, air traffic control applies the following categories to separate approaching and departing flights:

Categoria Category		MTOM in kg MTOM in kg
DEBOLE LIGHT	L	7'000 kg o meno 7'000 kg or less
PICCOLO SMALL	S	oltre 7'000 kg a 40'000 kg more than 7'000 kg up to 40'000 kg
MEDIO MEDIUM	M	oltre 40'000 kg e meno di 136'000 kg more than 40'000 kg and less than 136'000 kg
GRANDE CAPIENZA HEAVY	H	oltre 136'000 kg 136'000 kg and more

2.1.2 **Nel piano di volo trasmesso (FPL/RPL), i piloti introdurranno le categorie di turbolenza H, M o L conformemente al AIP, ENR 1.10, § 1.3.4.2 casella 9.**

When filing a FPL/RPL, pilots shall indicate the turbulence categories H, M or L according to AIP, ENR 1.10, § 1.3.4.2 item 9.

2.2.2 Flugzeuge, die ein Fehlanflugverfahren oder einen tiefen Überflug durchführen, werden in Bezug auf Staffelung als Abflug betrachtet. Falls das Verfahren/der Abflug in entgegengesetzter Richtung zum nachfolgenden Abflug erfolgt, werden zwischen einem Luftfahrzeug der Kategorie M, S oder L und einem überfliegenden Luftfahrzeug der Kategorie H 2 Minuten Staffelung angewendet.

3 Lokale Anwendungsvorschriften

Bezogen auf das jeweilige Pistensystem werden die oben aufgeführten Staffelungskriterien singemäss angewendet. Die angegebenen Distanzen gelten für Anflüge, wenn das erste Luftfahrzeug die Pistenschwelle überfliegt. Die angegebenen Zeiten (oder eine entsprechende Distanz) gelten für die Erteilung der Abflugfreigabe an das nachfolgende Luftfahrzeug.

4 Auswirkungen

4.1

REF: AIP, ENR 1.5, § 4

4.2

VFR-Flüge

Für den Einflug in die CTR und den Ausflug gelten die Verfahren gemäss VAC. Diese gewährleisten eine weitgehende Staffelung zwischen (LIGHT) VFR-Flügen und den gewichtsmässig schwereren IFR-Flügen.

4.2.1 Die Staffelungsminima wegen Nachlauftrübungen sind für VFR-Anflüge nicht anwendbar.

Les aéronefs effectuant une procédure d'approche interrompue ou un survol à basse altitude, sont considérés au point de vue de l'espace-ment comme un départ. Si la procédure ou le survol a lieu dans la direction opposée à celle du départ qui s'ensuit, un espacement de 2 minutes est appliqué entre un aéronef des catégories M, S ou L et un aéronef de la catégorie H en survol.

Prescriptions locales d'application

Les critères d'espacement cités ci-dessus sont appliqués par analogie en tenant compte du système de pistes respectif. Les distances indiquées sont valables pour les approches, lorsque le premier aéronef survole le seuil de piste. Les temps indiqués (ou la distance correspondante) sont valables pour l'attribution de l'autorisation de départ à l'aéronef qui suit.

Conséquences

REF: AIP, ENR 1.5, § 4

Vols VFR

Pour les vols d'entrée et de sortie de la CTR, les procédures selon la VAC sont applicables. Elles permettent une séparation suffisante des vols VFR (FAIBLE TONNAGE) par rapport aux vols IFR de plus gros tonnage.

Les minima d'espacement de turbulence de sillage ne s'appliquent pas aux arrivées VFR.

2.2.2 Gli aeromobili che effettuano una procedura d'avvicinamento interrotto o un sorvolo a bassa quota, saranno considerati dal punto di vista della separazione come in fase di decollo. Se la procedura o il sorvolo ha luogo nella direzione opposta al decollo che segue, verrà applicata una separazione di 2 minuti fra un aeromobile della categoria M, S o L e un aeromobile della categoria H in sorvolo.

Aircraft carrying out missed approaches or low go-arounds are considered as a departure relating to separation. In case of a missed approach procedure or a low go-around in the opposite direction of the succeeding departure, a separation of 2 minutes is applied between an aircraft of category M, S or L and an overflying aircraft of category H.

3 Prescrizioni locali d'applicazione

I criteri di separazione citati in precedenza saranno applicati conformemente al senso, riferendosi al rispettivo sistema di piste. Le distanze indicate sono valide per gli avvicinamenti quando il primo aeromobile sorvolala soglia di pista. I tempi indicati (o la distanza corrispondente) valgono per l'attribuzione dell'autorizzazione di decollo per l'aeromobile che segue.

Local application prescriptions

The above mentioned separation criterions are applied analogously in the same way relating to the respective runway system. The indicated distances are valid for approaches when the first aircraft overflies the runway threshold. The indicated times (or a corresponding distance) are valid for the departure clearance of the succeeding aircraft.

4 Conseguenze

Consequences

4.1

REF: AIP, ENR 1.5, § 4

REF: AIP, ENR 1.5, § 4

4.2

Voli VFR

Per i voli di entrata e di uscita nella CTR, verranno mantenute le procedure attuali. Esse permettono una segregazione estesa dei voli VFR (DEBOLE TONNELLAGGIO) dai voli IFR di più grosso tonnellaggio.

VFR flights

The procedures according to VAC are applicable for entries into CTR or departures. They permit a sufficient separation between LIGHT VFR flights and heavier IFR flights.

4.2.1 I minima di separazione della turbolenza di scia non sono applicabile ai voli in VFR al arrivo.

Wake turbulence separation minima is not applicable to arriving VFR aircraft.

5 Alarmdienst für VFR-Flüge inklusive IFR Flüge mit VFR-Abschnitten sowie NVFR-Flüge

Service d'alerte pour les vols VFR et les vols IFR avec phase VFR ainsi que NVFR

5.1 Gewährleistung von Alarmdienst

Mise en oeuvre

- Alarmdienst wird erbracht für
- alle Flüge, welche durch die Flugsicherung kontrolliert werden
 - für alle Flüge, welche einen Flugplan eingereicht haben sowie für Flüge, welche den Flugsicherungsstellen durch irgendeine Form bekannt sind und
 - für jedes Flugzeug, welches sich wissentlich oder vermutlich in Not befindet oder dessen Kontrolle durch Gewalt erlangt wurde (*ICAO Annex 11*).

- Le service d'alerte sera assuré
- à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation
 - dans la mesure du possible à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison
 - à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite (*Annexe 11 OACI*).

5.2 Überfällig geltende Flüge

Such & Rettungs-Massnahmen werden für Flüge ausgelöst, welche als überfällig gelten. Alle Flugpläne (FPL) mit Anflugsziel innerhalb der Schweiz werden auf ihren Status überwacht, dies entweder automatisch durch den VFR FPL Arrival Service CH oder durch das Flugsicherungspersonal am Ankunftsort. Die Überwachung wird während 24 Std / 365 Tagen und ungeachtet der Betriebszeiten des Flugplatzes durchgeführt.

Zur Erinnerung: Überfällige Flüge lösen die 1. Stufe eines Such & Rettungseinsatzes aus.

Aéronefs considérés en retard

Les opérations de recherche et de sauvetage sont déclenchées lorsqu'un vol est considéré comme étant en retard. Tous les plans de vol (FPL) indiquant une destination en Suisse sont automatiquement vérifiés par le VFR FPL Arrival Service CH ou le personnel des services de navigation aérienne de l'aérodrome de destination. Ce contrôle est assuré 24 heures sur 24 tous les jours de l'année quel que soit l'horaire d'ouverture de l'aérodrome.

Pour mémoire: en cas de vols en retard, la première étape des opérations de recherche et de sauvetage est déclenchée.

5.3 Flüge werden überfällig wenn:

- ein Flugplan aufgegeben wurde **und**
- eine Abflugmeldung übermittelt wurde **und**
- der Flugplan nicht innerhalb 30 Minuten nach der letzten übermittelten Ankunftszeit geschlossen wird.

Un vol est considéré comme étant en retard si:

- un plan de vol a été déposé **et si**
- un avis de départ a été communiqué **et si**
- le plan de vol n'a pas été clos dans les trente minutes suivant la dernière heure d'arrivée communiquée.

Amerkung 1:

Eine Fluganmeldung gilt nicht als Flugplan!

Remarque 1:

Une simple annonce n'est pas considérée comme dépôt d'un plan de vol!

Anmerkung 2:

Ohne Abflugmeldung wird kein Alarmdienst gewährleistet, ausgenommen, dieser wird durch andere Stellen ausgelöst (z.B. ELT, Notruf, Vermisstmeldung an Polizei, Rega, etc.).

Remarque 2:

Sans avis de départ, aucun service d'alerte n'est assuré à moins que ce dernier ne soit activé par d'autres services (p. ex. ELT, appel de détresse, avis de disparition adressé à la police, Rega, etc.).

5.4 Pflichten des Piloten

Der Pilot muss

- Verspätungen von mehr als 30 Minuten sowie Änderungen der Flugplandaten melden (z.B. neuer Zielflughafen, Anpassung der Flugzeit, Wechsel der Flugstrecke etc.)
- Sicherstellen, dass eine Abflugmeldung für jeden Flugplan übermittelt wird
- jeden Flugplan schliessen.

Obligations des pilotes

Le pilote doit

- annoncer les retards supérieurs à 30 minutes ainsi que toute modification du plan de vol (p. ex. changement de l'aéroport de destination, rectification du temps de vol, changement de route, etc.)
- faire en sorte que chaque plan de vol soit suivi d'un avis de départ
- clore chaque plan de vol.

5 Servizio di allarme per voli VFR, inclusi voli IFR con fasi VFR, e voli a vista di notte

5.1 Garanzia del servizio di allarme

Il servizio di allarme è fornito a

- tutti i voli controllati dai servizi della sicurezza aerea
- tutti i voli per i quali è stato depositato un piano di volo e noti in qualche forma ai servizi della sicurezza aerea e
- ogni aeromobile che in base a dati certi o presumibili si trova in una situazione di emergenza, o il cui controllo è stato ottenuto con la forza (*OAC/ allegato 11*).

5.2 Voli considerati in ritardo

Le operazioni di ricerca e di salvataggio scattano per i voli considerati in ritardo. Lo stato di tutti i piani di volo con atterraggi previsti all'interno della Svizzera viene controllato o in modo automatico, tramite il VFR FPL Arrival Service CH, o attraverso il personale addetto alla sicurezza aerea del luogo di destinazione. Il controllo effettuato 24 ore su 24, per 365 giorni all'anno, e indipendentemente dall'orario di esercizio degli aerodromi.

Pro memoria: i voli in ritardo fanno scattare la prima fase delle operazioni di ricerca e di salvataggio.

5.3 I voli sono in ritardo se:

- è stato consegnato un piano di volo e
- è stato comunicato un avviso di decollo e
- il piano di volo non è stato chiuso nei trenta minuti successivi all'ultima comunicazione dell'ora di arrivo.

osservazione 1:

Un annuncio di volo non è considerato un piano di volo!

osservazione 2:

Senza un avviso di decollo non viene garantito alcun servizio di allarme, a meno che quest'ultimo non sia dato da un altro organo (ad es. ELT, chiamate di emergenza, avviso di aeromobile disperso alla polizia, Rega, ecc.).

5.4 Obblighi del pilota

Il pilota è tenuto a

- annunciare ritardi superiori a trenta minuti nonché modifiche dei dati apportate al piano di volo (ad es. nuovo aeroporto di destinazione, adeguamento della durata del volo, cambiamenti di rotta, ecc.)
- garantire la trasmissione di un avviso di decollo per ogni piano di volo
- chiudere ogni piano di volo.

Alerting service for VFR flights - including flights partly VFR and NVFR flights

Provision of alerting service

Alerting service shall be provided

- for all aircraft provided with air traffic control service
- in so far as practicable, to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services, and
- to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference (*ICAO Annex 11*).

Aircraft considered overdue

Search and Rescue (SAR) action is initiated for aircraft considered overdue. All flight plans (FPL) for destinations anywhere in Switzerland are monitored for overdue status, either automatically by the VFR FPL Arrival Service CH or by ATS personnel at the destination. This monitoring is carried out 24hrs/day, irrespective of aerodrome operating hours.

Remember: Overdue is the first stage of Search and Rescue action.

Aircraft become status overdue whenever:

- a FPL (or AFIL) has been filed **and**
- a departure message has been transmitted; **and**
- the flight plan has not been closed within 30 minutes of the estimated time of arrival last notified.

Note 1:

A flight notification is not considered as a FPL for this purpose!

Note 2:

If no departure message has been transmitted, the aircraft will not be considered overdue and SAR will not be activated unless initiated by other means (e.g. ELT, distress call, reported missing to Police, Rega, etc.).

Pilot responsibilities

The pilot shall

- advise FPL delays of more than 30 minutes, FPL changes (e.g. destination, route, EET, etc.) or cancellation of the FPL;
- ensure that for each submitted FPL, a departure message results;
- close each submitted FPL.

Ausnahmen:

Kontrollierte Flugplätze, sowie Samedan während den Betriebszeiten, sind für Abflugmeldungen wie auch für die Schliessung der Flugpläne nach erfolgreicher Landung zuständig.

Bei Flügen, welche von den im Flugplan angegebenen Daten abweichen, ist es die alleinige Verantwortung des Piloten, diese Abweichungen den entsprechenden Flugsicherungsstellen mitzuteilen.

Anmerkung 1:

Der Flugplan kann vor Landung auf unkontrollierten Flugplätzen geschlossen werden. In diesem Fall ist zu beachten, dass mit diesem Vorgang die Überwachung des Fluges endet.

Anmerkung 2:

Der Wechsel von IFR zu VFR ist keine Schliessung des Flugplanes!

Anmerkung 3:

Kontrollierte zivile Flugplätze sind: Bern-Belp, Buochs, Les Eplatures, Genf, Grenchen, Locarno, Lugano, St. Gallen-Altenrhein, Sion und Zürich.

5.5

Kommunikation

Abflugmeldungen, Verspätungen, Änderungen oder Annullationen der Flugplandaten können mittels klarer Aufforderung über Funk oder andere Kommunikationsmittel an die Flugsicherungsstellen erfolgen.

Als Gratisnummer steht den Piloten innerhalb der Schweiz das ATS Reporting Office (ARO) während 24 Std / 365 Tagen zur Verfügung:

0800 437 837 (0800 IFR VFR)

Bei Ausweichlandungen oder Änderungen von Strecken während des Fluges ist es wichtig, diese der Flugsicherung mitzuteilen.

Es ist sicherzustellen, dass der Flugplan geschlossen wird. Dieser Umstand ist insbesondere zu beachten, wenn der neue Zielflugplatz unkontrolliert ist.

Andernfalls wird Alarm ausgelöst und Such & Rettungs-Massnahmen eingeleitet.

5.6

Kosten

Grundsätzlich können Kosten für die Such & Rettungs-Aktivitäten dem Piloten in Rechnung gestellt werden.

Vermeiden Sie Falschalarme**Informieren Sie die Flugsicherung über Änderungen****Schliessen Sie Ihren Flugplan****Exceptions:**

Durant les heures d'ouverture, les aérodromes contrôlés, ainsi que l'aérodrome de Samedan, sont chargés d'activer les plans de vol et de les clore après l'atterrissage. Si le vol ne suit pas le plan de vol, il incombe au pilote, et à lui seul, de communiquer les modifications aux organes du contrôle de la circulation aérienne.

Remarque 1:

Le plan de vol peut être clos juste avant d'atterrir sur des aérodromes non contrôlés. Attention: cette procédure met un terme au contrôle du vol.

Remarque 2:

Il n'y a pas clôture du plan de vol lorsque le pilote opère une transition du vol IFR au vol VFR!

Remarque 3:

Les aérodromes civils contrôlés sont: Bern-Belp, Buochs, Les Éplatures, Genève, Granges, Locarno, Lugano, St. Gallen-Altenrhein, Sion et Zurich.

Communication

Les avis de départ, les retards, les modifications ou les annulations des données du plan de vol peuvent être communiquées par radio ou par d'autres moyens de communication aux organes du contrôle de la circulation aérienne.

Les pilotes peuvent contacter en Suisse l'ATS Reporting Office (ARO) 24 heures sur 24 tous les jours de l'année en appelant le numéro gratuit suivant:

0800 437 837 (0800 IFR VFR)

Il est important d'aviser les organes du contrôle de la circulation aérienne en cas de déroutement sur un aérodrome de dégagement ou de changement de route en vol.

Il faut veiller à clore le plan de vol, en particulier lorsque le prochain aérodrome de destination n'est pas contrôlé, faute de quoi, l'alerte sera donnée et les opérations de recherche et de sauvetage seront déclenchées.

Frais

Les coûts des opérations de recherche et de sauvetage sont susceptibles d'être facturées aux pilotes qui en sont à l'origine.

Ne déclenchez pas d'alertes inutilement**Avisez les services de navigation aérienne de tout changement du plan de vol****N'oubliez pas de clore votre plan de vol**

Eccezioni:

Gli aerodromi controllati nonché quello di Samedan durante gli orari di esercizio, sono responsabili degli avvisi di decollo e della chiusura dei piani di volo una volta terminato l'atterraggio.

Se i voli non corrispondono ai dati forniti nel piano di volo spetta unicamente al pilota comunicare tali cambiamenti ai corrispondenti servizi della sicurezza aerea.

Osservazione 1:

Il piano di volo può essere chiuso prima dell'atterraggio su aerodromi non controllati. In questo caso va ricordato che con tale procedimento si conclude la sorveglianza del volo.

Osservazione 2:

Il passaggio dall'IFR al VFR non significa la chiusura del piano di volo!

Osservazione 3:

Gli aerodromi civili controllati sono: Bern-Belp, Buochs, Les Eplatures, Ginevra, Grenchen, Locarno, Lugano, San Gallo-Altenrhein, Sion e Zurigo.

5.5

Comunicazione

Gli avvisi di decollo, i ritardi, le modifiche o gli annullamenti dei dati relativi ai piani di volo possono avvenire mediante chiara comunicazione via radio o altro mezzo ai servizi della sicurezza aerea.

In Svizzera i piloti hanno a disposizione il numero di telefono gratuito

0800 437 837 (0800 IFR VFR)

presso l'ATS Reporting office (ARO) 24 ore su 24, 365 giorni all'anno.

È importante comunicare ai servizi della sicurezza aerea gli atterraggi alternativi o le modifiche di rotte durante il volo.

Bisogna garantire la chiusura del piano di volo. Questa esigenza va rispettata in modo particolare nel caso in cui il nuovo aerodromo di destinazione non è controllato, altrimenti scattano l'allarme e le operazioni di ricerca e di salvataggio.

5.6

Costi

In linea di massima i costi relativi alle operazioni di ricerca e di salvataggio possono essere fatturati al pilota.

Evitare falsi allarmi

In caso di modifiche informare i servizi della sicurezza aerea

Chiudere il piano di volo

Exceptions:

Controlled civil aerodromes and Samedan, while on watch, are responsible for sending departure messages and closing FPL.

For flights diverting from FPL, this is strictly on the condition that the pilot has clearly announced all diversion details to ATS.

Note 1:

FPL may be closed while airborne - however, be aware that monitoring for overdue ceases at that moment.

Note 2:

Changes from IFR to VFR is not a closure of the flightplan!

Note 3:

Controlled civil aerodromes are: Bern-Belp, Buochs, Les Eplatures, Geneva, Grenchen, Locarno, Lugano, St. Gallen-Altenrhein, Sion, Zurich.

Passing FPL related messages

Departure messages and FPL delays, changes, cancellations and closures may be passed by explicit, direct request to any ATS unit, by radio or other means.

Free of charge calls within Switzerland may be made to

ATS Reporting Office (ARO) ch

ph. 0800 437 837 (0800 IFR VFR)

during H 24 / 365 days.

In the event of diverting, pay particular attention to advising changes (destination, EET, etc.) and closing th FPL - otherwise SAR will be activated.

Costs

As a rule, the costs for SAR activities will be charged to the pilot.

Do not cause false alerts

Advise all FPL changes to ATS

Close your FPL