

Ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA) du

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC),

vu l'art. 75 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation¹,

en exécution de la version du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012² qui lie la Suisse en vertu du ch. ... de l'annexe de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien³,

arrête:

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 Rapport avec le droit européen

Les règles de l'air applicables aux aéronefs sont régies par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et par la présente ordonnance qui complète ledit règlement.

Art. 1a Champ d'application territorial

Les règles de l'air sont applicables à tous les aéronefs circulant en Suisse.

Art. 2 Cas particuliers

¹ Les règles de l'air s'appliquent aux aéronefs militaires à moins que le commandement des Forces aériennes, de concert avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), n'en dispose autrement en vertu de l'art. 107 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation⁴.

² L'ordonnance du 24 novembre 1994 sur les aéronefs de catégories spéciales⁵ s'applique aux cerfs-volants, aux parachutes ascensionnels, aux ballons captifs et aux aéronefs sans occupants.

¹ RS 748.01

² Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

³ RS 0.748.127.192.68

⁴ RS 748.0

⁵ RS 748.941

³ Les planeurs de pente sont soumis aux règles de l'air applicables aux planeurs, à moins que l'ordonnance du 24 novembre 1994 sur les aéronefs de catégories spéciales n'en dispose autrement.

⁴ Les motoplaneurs dont le moteur est en marche sont soumis aux règles de l'air applicables aux avions, les motoplaneurs dont le moteur est à l'arrêt sont soumis aux règles de l'air applicables aux planeurs.

⁵ Les sauts en parachute sont régis par les art. 8 à 8d. Les autres règles de l'air s'appliquent par analogie.

Art. 2a Renvoi aux règles SERA

Les dispositions de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 auxquelles la présente ordonnance renvoie sont désignées par l'abréviation «SERA»⁶.

Art. 2b Autorité compétente

L'OFAC est l'autorité compétente au sens de l'article 2, point 55) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.

Art. 3 Utilisation des classes d'espace aérien

Les modalités d'utilisation des classes d'espace aérien en Suisse sont fixées dans l'appendice.

Chapitre 2 Règles de l'air générales

Art. 4 Lutte contre le bruit

Il est interdit de causer avec un aéronef davantage de bruit que celui résultant d'un comportement respectueux et d'un emploi approprié.

Art. 5 Acrobatie aérienne

¹ Les vols d'acrobatie dans les espaces aériens des classes C et D ou au-dessus des aérodromes requièrent une autorisation. L'autorisation est délivrée par l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ou, si celle-ci fait défaut, par le chef d'aérodrome qui tiendra compte à cet effet de la situation du trafic.

² Les vols d'acrobatie ne seront pas effectués:

- a. à moins de 500 m au-dessus du sol s'agissant des avions ou des hélicoptères;
- b. à moins de 300 m au-dessus du sol en ce qui concerne les planeurs.

⁶ SERA = Standardised European Rules of the Air, règles de l'air européennes normalisées

³ Les vols d'acrobatie sont interdits au-dessus des zones à forte densité des agglomérations, ainsi que de nuit.

⁴ L'OFAC peut autoriser des dérogations aux hauteurs minimales de vol visées à l'al. 2 si l'entraînement en prévision de concours ou de démonstrations aériennes l'exige. Il fixe à cet égard les conditions requises dans l'intérêt de la sécurité.

Art. 6 Épandage et largage

¹ Les dispositions relatives à la protection de l'environnement et de la santé publique sont à observer en cas d'épandage par voie aérienne de produits phytosanitaires, de produits biocides et d'engrais.

² Des objets ou des liquides autres que ceux mentionnés à l'al. 1 ne peuvent être largués à partir d'un aéronef en vol qu'avec l'autorisation de l'OFAC.

Font exception:

- a. le lest, sous forme d'eau ou de sable fin;
- b. dans les cas d'urgence: le carburant ou les objets dangereux qui seront largués si possible à un endroit déterminé en accord avec l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne;
- c. les objets ou substances destinés aux opérations de secours;
- d. au-dessus d'un aérodrome: les câbles de remorquage et les chariots largables;
- e. les indicateurs de dérive utilisés dans le cadre de sauts en parachute;
- f. les fumigènes utilisés pour l'atterrissage;
- g. les dépêches dans le cadre de concours aériens.

Art. 7 Zones réglementées et zones dangereuses

Dans le cadre de l'aménagement de l'espace aérien et afin de garantir la sécurité aérienne, l'OFAC peut établir des zones réglementées et des zones dangereuses au sens de l'Annexe 15, section 1.1 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale⁷.

Section 1 Sauts en parachute

Art. 8 Autorisation

¹ Les sauts en parachute au-dessus ou à proximité des aérodromes et dans les espaces aériens des classes C et D requièrent une autorisation.

⁷ RS 0.748.0.

² L'autorisation est délivrée par l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ou, si celle-ci fait défaut, par le chef d'aérodrome.

Art. 8a Précaution

Les sauts en parachute sont effectués de façon à ne pas mettre en danger la vie ni les biens de tiers.

Art. 8b Place d'atterrissage lors de sauts en parachute en dehors des aérodromes

¹ La place d'atterrissage doit être examinée avant le saut. Elle doit être exempte d'obstacles en fonction du type de parachute utilisé et être marquée d'une croix bien visible. Le vent au sol doit être indiqué par une manche à air ou par d'autres moyens.

² Il est interdit d'atterrir sur la voie publique. Les atterrissages dans les zones à forte densité des agglomérations ou sur les eaux publiques ne sont permis qu'avec l'accord des organes de police compétents.

³ Avant de marquer une place d'atterrissage, il convient de demander le consentement du propriétaire foncier.

Art. 8c Surveillance des sauts

¹ Les sauts doivent avoir lieu sous la surveillance directe d'un chef responsable.

² Ils ne peuvent commencer qu'après qu'un observateur au sol a confirmé par radio ou au moyen de signaux qu'aucun aéronef ne se trouve dans l'espace aérien utilisé.

Art. 8d Cas d'urgence

Aucune restriction ne s'applique aux sauts en parachute effectués en cas d'urgence.

Section 2 **Prévention des abordages**

Art. 9 Vols en formation

Les vols en formation sont soumis aux restrictions prévues par la règle SERA.3135.

Art. 10 Voltes de planeurs

¹ Le pilote d'un planeur rencontrant un autre planeur qui exécute des voltes dans une ascendance s'écartera vers la droite.

² Le pilote d'un planeur qui entre dans une ascendance où évolue déjà un autre planeur doit exécuter ses voltes dans le même sens que le premier.

³ Lorsque deux planeurs ou plus évoluent le long d'une même pente, il est interdit aux pilotes d'effectuer des voltes ou des virages contre la pente.

Art. 11 Zone d'information de vol (FIZ)

¹ Une zone d'information de vol est un espace aérien défini autour d'un aéroport à l'intérieur duquel un service d'information de vol et un service d'alerte sont fournis par un service d'information de vol d'aéroport (AFIS⁸).

² Un AFIS est un service dispensant aux commandants d'aéronefs des informations utiles pour assurer le déroulement sûr et efficace des vols aux environs de l'aéroport ainsi que sur les pistes et les voies de circulation.

³ Un contact radio avec l'AFIS doit être assuré en permanence à l'intérieur d'une FIZ.

⁴ Pour le reste, les règles de la classe d'espace aérien dans lequel la FIZ est située sont applicables.

Section 3 Plan de vol, annonce des vols et laissez-passer pour vols de distance

Art. 12 Obligation de déposer un plan de vol

¹ L'obligation de déposer un plan de vol prescrite par la règle SERA.4001 ne s'applique pas aux vols visés à l'art. 4, par. 1 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 effectués de nuit selon les règles de vol à vue dans les espaces aériens des classes E et G.

³ En vue de faciliter la tâche du service de recherches et de sauvetage, des plans de vol peuvent être déposés pour les vols effectués selon les règles de vol à vue qui ne sont pas soumis à l'obligation de déposer un plan de vol.

Art. 13 Teneur du plan de vol

¹ En règle générale, un plan de vol soumis (avant le vol) conformément à la règle SERA.4001 doit comprendre les données suivantes:

- a. marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef;
- b. règles de vol et type du vol;
- c. types d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage;
- d. en cas de vols en formation: le nombre d'aéronefs;
- e. équipement de communication et de radionavigation, ainsi que genre de transpondeur;

⁸ AFIS = *Aerodrome flight information service*

- f. aérodrome de départ et heure estimée de départ du poste de stationnement;
- g. vitesse de croisière, niveaux de croisière demandés et route prévue;
- h. aérodrome de destination et durée totale de vol estimée;
- i. aérodromes de dégagement.

² En outre, les données suivantes peuvent figurer dans le plan de vol:

- a. autonomie, en heures et minutes;
- b. nombre de personnes à bord;
- c. équipement de secours et de survie;
- d. autres renseignements utiles.

² Les présentes dispositions s'appliquent par analogie aux plans de vol déposés en vol.

³ Lorsqu'il est utilisé dans le plan de vol, le terme « aérodrome » est censé se rapporter également aux terrains d'atterrissage susceptibles d'être utilisés par des aéronefs au champ d'utilisation particulier comme les hélicoptères ou les ballons.

Art. 14 Annonce des vols

Un aérodrome de départ peut exiger que les décollages prévus soient annoncés par écrit si les impératifs de la surveillance locale le requièrent.

Art. 14a Laissez-passer pour vols de distance

Lors de vols en planeur ou d'ascensions en ballon libre au-delà de la frontière nationale, le laissez-passer pour vols de distance établi par l'OFAC doit se trouver à bord.

Section 4 Service de la navigation aérienne

Art. 15 Service de contrôle de la circulation aérienne

¹ Il y a lieu de recourir au service de contrôle de la circulation aérienne pour les vols suivants:

- a. vols aux instruments;
- b. vols à vue conformément à la règle SERA.8001, points b), c) et d).

² Les clairances délivrées par l'organe de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation conformément à la règle SERA.8005.

³ L'organe de contrôle de la circulation aérienne peut, à titre exceptionnel, délivrer une clairance à la demande du pilote d'un aéronef dans un espace aérien de classe D ou E, à condition que ce dernier:

- a. maintienne sa propre séparation dans une partie spécifique du vol en dessous de 3050 m (10 000 ft) pendant la phase de montée ou de descente, de jour et dans des conditions météorologiques de vol à vue et que
- b. le pilote de l'autre aéronef approuve la clairance.

⁴ L'OFAC peut cependant autoriser un exploitant d'aérodrome à exploiter un système de vol aux instruments en l'absence de service de contrôle de la circulation aérienne si les preuves de la sécurité exigées par l'OFAC sont fournies.

⁵ Dans des cas particuliers, l'OFAC peut, aux mêmes conditions, autoriser des dérogations également en dehors des aérodromes.

Art. 16 Comptes rendus de position

¹ Les renseignements requis seront transmis d'office à l'organe compétent des services de la circulation aérienne lors du passage à chaque point de compte rendu déclaré obligatoire dans les publications d'information aéronautique, à moins que l'organe des services de la circulation aérienne n'ait expressément stipulé le contraire.

² Lorsque de tels points de compte rendu ne sont pas spécifiés, les comptes rendus de position seront donnés conformément aux instructions de l'organe compétent des services de la circulation aérienne.

Art. 17 Interruption des communications

¹ En cas de panne de l'équipement radio durant un vol contrôlé effectué en conditions météorologiques de vol à vue, il faut:

- a. poursuivre le vol conformément à la dernière clairance reçue;
- b. atterrir sur le premier aérodrome approprié qui se présente;
- c. annoncer l'arrivée à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne en ayant recours au moyen de communication le plus rapide.

² En cas de panne de l'équipement radio durant un vol effectué en conditions météorologiques de vol aux instruments, il faut:

- a. poursuivre le vol conformément au plan de vol en vigueur;
- b. entamer la descente au-dessus de l'aide à la navigation de l'aérodrome de destination, à l'heure d'approche prévue qui a été communiquée et confirmée en dernier lieu. Si une telle heure n'a pas été communiquée ni confirmée, il convient de s'en tenir le plus possible à l'heure d'arrivée prévue selon le plan de vol en vigueur;
- c. suivre la procédure normale d'approche aux instruments, telle qu'elle est spécifiée pour l'aérodrome en question;

d. atterrir dans les 30 minutes qui suivent l'heure d'arrivée prévue selon le plan de vol en vigueur.

³ Si la clairance relative aux niveaux ne concerne qu'une partie de la route, l'aéronef sera maintenu aux derniers niveaux communiqués et confirmés jusqu'aux points spécifiés dans la clairance. Par la suite, il sera maintenu aux niveaux de croisière spécifiés dans le plan de vol déposé.

⁴ Le code A 7600 doit être enclenché sur le radar secondaire.

⁵ Les procédures locales particulières qui figurent dans les publications d'information aéronautique sont réservées.

Chapitre 3 Règles de vol à vue

Section 1 Minimums applicables

Art. 18 Dispositions générales

¹ De jour, les vols selon les règles de vol à vue seront effectués de telle manière que les minimums de visibilité et de distance par rapport aux nuages visés à la règle SERA.5001 soient respectés.

² En Suisse, l'espace aérien de classe G va du sol à 600 m au-dessus du sol. S'agissant de la distance par rapport aux nuages, la règle suivante s'y applique: hors des nuages et en vue permanente du sol ou de l'eau.

³ La visibilité en vol dans l'espace aérien de classe G s'élève en principe à 5000 m. Des visibilités en vol réduites, au plus, à 1500 m peuvent être autorisées pour des vols effectués:

- a. à des vitesses de 140 kts IAS⁹, ou moins, pour laisser la possibilité de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou
- b. dans des circonstances où la probabilité de rencontrer d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.

⁴ Les hélicoptères peuvent voler avec une visibilité en vol de 800 m au moins s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision. Les vols à des visibilités en vol inférieures à 800 m sont autorisés dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies.

⁵ Les limites du jour et de la nuit sont fixées dans les publications d'information aéronautique.

⁶ Les règles SERA.5005, point b) et SERA.5010 sont applicables aux vols effectués à l'intérieur des zones de contrôle.

⁹ IAS = Indicated Airspeed, vitesse indiquée

⁷ L'exploitation d'hélicoptères dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies peut déroger aux conditions prescrites par la règle SERA.5010, points a) et b).

Art. 19 Décollages d'hélicoptères et de ballons par brouillard au sol ou élevé

¹ Lorsque les minimums ne peuvent pas être atteints en raison du brouillard au sol ou élevé, le décollage d'hélicoptères et de ballons est autorisé si des conditions météorologiques de vol à vue règnent au-dessus de la couche de brouillard.

² L'OFAC définit des procédures de départ particulières pour ces cas-là.

Art. 20 Vols aux instruments en planeur dans les nuages

¹ Il convient de respecter les procédures définies par l'OFAC figurant dans la publication d'information aéronautique.

² Ces vols aux instruments obéissent aux règles suivantes:

- a. ils ne sont autorisés que dans les cumulus et les cumulo-nimbus, mais jamais dans des bancs compacts de nuages;
- b. les nuages ne doivent toucher aucun obstacle avoisinant;
- c. la distance verticale entre la base du nuage et l'obstacle au sol le plus élevé doit être d'au moins 300 m.

³ Un vol aux instruments ne peut débuter que s'il a été autorisé par l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

Art. 21 Zones de vol à voile

¹ Les zones de vol à voile sont fixées dans la publication d'information aéronautique et publiées en tant que zones réglementées.

² A l'intérieur de ces zones de vol à voile, dans l'espace aérien de la classe E, les planeurs observent, par dérogation à l'art. 18, al. 1, les distances minimales suivantes:

- a. une distance verticale par rapport aux nuages de 50 m au moins;
- b. une distance horizontale par rapport aux nuages de 100 m au moins.

³ Les règles relatives aux zones de vol à voile ne s'appliquent pas:

- a. dans les zones de contrôle (CTR) existantes et simultanément actives;
- b. dans les régions de contrôle terminales (TMA);
- c. dans l'espace aérien de classe G;
- d. dans les autres zones réglementées ou dangereuses.

⁴ La région de contrôle terminale est une portion de région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS¹⁰ aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

⁵ Les vols aux instruments sont interdits à l'intérieur des zones de vol à voile.

Art. 22 Vols effectués de nuit selon les règles de vol à vue

¹ Les vols selon les règles de vol à vue ne peuvent être effectués de nuit qu'à partir et à destination d'aérodromes équipés et autorisés à cet effet. L'OFAC peut, dans des cas particuliers et aux conditions figurant à l'al. 2, autoriser des dérogations à cette restriction. Cette dernière n'est pas applicable aux vols de recherches, de sauvetage, de police, d'instruction ou de transport urgent effectués par hélicoptère, ainsi qu'aux ascensions en ballon.

² Les valeurs minimales suivantes s'appliquent aux vols effectués de nuit selon les règles de vol à vue:

- a. visibilité en vol: 8 km;
- b. distance horizontale par rapport aux nuages: 1,5 km ;
- c. distance verticale par rapport aux nuages: 300 m.

³ Des dérogations à ces conditions peuvent être autorisées pour les hélicoptères dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherches et de sauvetage ou de lutte contre les incendies.

⁴ En vol effectué de nuit selon les règles de vol à vue, l'aéronef établit et maintient une communication bilatérale sur le canal radio approprié du service de la circulation aérienne, pour autant qu'il soit disponible.

⁵ Une dérogation aux minimums prescrits à l'al. 2 est également admise si l'aérodrome et l'aéronef restent constamment en vue l'un de l'autre et si l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne en a donné l'autorisation; ou si celle-ci fait défaut, avec l'autorisation du chef d'aérodrome.

Art. 23 Hauteurs minimales de vol

¹ Les hauteurs minimales visées à la règle SERA.5005, point f) s'appliquent aux vols effectués de nuit selon les règles de vol à vue.

² Dans la mesure où ils sont nécessaires, les vols au-dessous des hauteurs minimales ne sont autorisés que:

- a. au cours de vols de recherches, de sauvetage ou de police;
- b. pour les besoins du décollage et de l'atterrissage;
- c. dans le cadre d'exercices d'atterrissage d'urgence en avion en dehors des régions fortement peuplées à condition qu'un instructeur ou un pilote autorisé à diriger une initiation soit présent à bord;

¹⁰ ATS = Air Traffic Service, service de la circulation aérienne

- d. lors de vols en hélicoptère effectués à des fins d'instruction en dehors des régions fortement peuplées et, avec l'autorisation du chef d'aérodrome, à des fins d'entraînement sur un aérodrome ou à proximité d'un aérodrome;
- e. lors de vols en ballon libre effectués à des fins d'instruction, à condition qu'un instructeur soit présent à bord ou
- f. avec une autorisation spéciale de l'OFAC.

³ La hauteur minimale pour les vols de pente en planeur est de 60 m au-dessus du sol. Un écartement latéral de sécurité suffisant doit être maintenu par rapport à la pente.

Section 2 Équipement

Art. 24 Transpondeur

¹ Les aéronefs motorisés, les planeurs et les ballons qui utilisent l'espace aérien suisse pour y effectuer des vols selon les règles de vol à vue ou font appel à des services fournis par le service suisse de la navigation aérienne emportent et utilisent dans les cas suivants un transpondeur mode S de niveau 2 au moins répondant au besoin de la surveillance élémentaire et doté d'un alticodeur disposant de la gestion du code SI:

- a. en cas de vol dans les espaces aériens des classes C ou D
- b. à une altitude qui n'est pas inférieure à 7000 ft en cas de vol dans les espaces aériens de la classe E ;
- c. dans toutes les classes d'espace aérien en cas de vol effectué de nuit selon les règles de vol à vue

² Dès lors qu'un transpondeur est embarqué, il doit aussi être utilisé hors des espaces aériens visés à l'al. 1.

³ Par dérogation aux al. 1 et 2 et dans des cas particuliers, le service du contrôle de la circulation aérienne peut émettre une consigne exigeant l'extinction du transpondeur.

⁴ En outre, dans les zones à utilisation obligatoire de transpondeur définies par l'OFAC en application du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, l'emport et l'utilisation d'un transpondeur mode S satisfaisant aux mêmes exigences que celles énoncées à l'al. 1 sont obligatoires.

⁵ Les codes à employer sont publiés dans la publication d'information aéronautique.

⁶ Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que les données transmises par le transpondeur mode S soient exactes, complètes et à jour. Cela vaut aussi pour les données transmises sur une base volontaire.

Chapitre 4 Règles de vol aux instruments

Art. 25 Hauteurs minimales de vol

¹ Les hauteurs minimales de vol suivantes s'appliquent aux vols aux instruments:

- a. au-dessus des régions montagneuses de plus de 3050 m/mer: au moins 600 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef;
- b. ailleurs: au moins 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

² Il est admis de déroger aux hauteurs minimales de vol pour les besoins du décollage et de l'atterrissage.

³ L'OFAC peut en outre autoriser des dérogations.

Art. 26 Transpondeur

¹ Les aéronefs qui utilisent l'espace aérien suisse pour y effectuer des vols aux instruments ou font appel à des services fournis par le service suisse de la navigation aérienne emportent et utilisent un transpondeur mode S de niveau 2 au moins répondant au besoin de la surveillance élémentaire et doté d'un alticodeur disposant de la gestion du code SI.

² Le service du contrôle de la circulation aérienne compétent peut émettre une consigne exigeant l'extinction du transpondeur.

³ Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que les données transmises par le transpondeur mode S soient exactes, complètes et à jour. Cela vaut aussi pour les données transmises sur une base volontaire

Chapitre 5 Dispositions finales

Art. 27 Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance du DETEC du 4 mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs¹¹ est abrogée.

¹¹ RO 1981 1066, 1985 1908, 1989 560, 1992 548, 1993 1377, 1994 3076, 1997 905, 2001 511, 2006 4279 et 4701, 2008 639, 2011 1153

Art. 28 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le xx.yy.zzzz.

xx. yy 2014

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication:

Doris Leuthard

Utilisation des classes d'espace aérien en Suisse

Classe	Principaux domaines d'utilisation	Utilisation complémentaire
A	N'est pas utilisée en Suisse	
B	N'est pas utilisée en Suisse	
C	<ul style="list-style-type: none"> – Espace aérien au-dessus du FL 195 – Régions de contrôle terminales avec fort trafic selon les règles de vol aux instruments – Jura-Plateau FL 100 jusqu'au FL 195 – Voies aériennes dans les Alpes – Alpes: <ul style="list-style-type: none"> – durant les heures d'exploitation MIL FL 130 jusqu'au FL 195 – hors des heures d'exploitation MIL FL 150 jusqu'au FL 195 	conformément à la carte aéronautique 1:500 000 et à la publication d'information aéronautique ¹²
D	<ul style="list-style-type: none"> – Autres régions de contrôle terminales (TMA) avec trafic selon les règles de vol aux instruments – Zones de contrôle (CTR) 	conformément à la carte aéronautique 1:500 000 et à la publication d'information aéronautique
E	<ul style="list-style-type: none"> – Hors des espaces des classes G, D et C 	conformément à la carte aéronautique 1:500 000 et à la publication d'information aéronautique
F	N'est pas utilisée en Suisse	
G	<ul style="list-style-type: none"> – Sol jusqu'à 600 m AGL 	conformément à la carte aéronautique 1:500 000 et à la publication d'information aéronautique

¹² Ces publications peuvent être consultées gratuitement ou demandées contre paiement à l'Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne.

