

Ordinanza del DATEC concernente le norme di circolazione per aeromobili (ONCA)

del

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC),

visto l'articolo 75 dell'ordinanza del 14 novembre 1973¹ sulla navigazione aerea, in applicazione del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012² nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero.... dell'allegato dell'accordo del 21 giugno 1999³ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo,

ordina:

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 Rapporto con il diritto europeo

Le norme di circolazione per aeromobili si conformano al regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e alla presente ordinanza che completa il suddetto regolamento.

Art. 1a Campo d'applicazione territoriale

Le norme di circolazione si applicano a tutti gli aeromobili che circolano in Svizzera.

Art. 2 Casi particolari

¹ Le norme di circolazione si applicano agli aeromobili dell'aviazione militare sempre che il Comando delle Forze aeree non emani altre prescrizioni d'intesa con l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) sulla base dell'articolo 107 della legge federale del 21 dicembre 1948⁴ sulla navigazione aerea.

² L'ordinanza del 24 novembre 1994⁵ sulle categorie speciali di aeromobili si applica ai cervi volanti, ai paracadute ascensionali, ai palloni frenati e agli aeromobili senza occupanti.

¹ **RS 748.01**

² Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (CE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010.

³ **RS 0.748.127.192.68**

⁴ **RS 748.0**

⁵ **RS 748.941**

³ Agli alianti da pendio si applicano le norme di circolazione relative agli alianti, sempre che l'ordinanza del 24 novembre 1994 sulle categorie speciali di aeromobili non stabilisca altrimenti.

⁴ Ai motoalianti con il motore in marcia si applicano le norme di circolazione per gli aeromobili, a quelli con motore fermo le norme di circolazione per gli alianti.

⁵ I lanci con il paracadute sono disciplinati agli articoli 8-8d. Le restanti norme di circolazione si applicano per analogia.

Art. 2a Rinvio alle norme SERA

Le disposizioni dell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, a cui rinvia la presente ordinanza, sono designate con la sigla «SERA»⁶.

Art. 2b Autorità competente

Ai sensi dell'articolo 2 numero 55 del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 l'autorità competente è l'UFAC.

Art. 3 Utilizzazione delle classi di spazio aereo

Le modalità di utilizzazione delle classi di spazio aereo in Svizzera sono stabilite nell'allegato.

Capitolo 2: Norme di circolazione generali

Art. 4 Lotta contro il rumore

Con un aeromobile non si deve causare più rumore di quello provocato da un comportamento rispettoso e da un impiego appropriato.

Art. 5 Acrobazie aeree

¹ Per effettuare voli acrobatici negli spazi aerei delle classi C e D o al di sopra degli aerodromi è necessaria un'autorizzazione. L'autorizzazione è rilasciata dal competente organo di controllo della circolazione aerea, o in mancanza di tale organo, dal capo dell'aerodromo, tenendo conto a tale scopo della situazione del traffico.

² La quota minima per i voli acrobatici è di:

- a. 500 m dal suolo con velivoli o elicotteri;

⁶ SERA = Standardised European Rules of the Air (norme europee standardizzate sullo spazio aereo).

- b. 300 m dal suolo con alianti.

³ Sono vietati i voli acrobatici sopra zone densamente abitate e di notte.

⁴ L'UFAC può autorizzare deroghe alla quota minima di cui al capoverso 2 se necessario per la preparazione a un concorso o a dimostrazioni di volo. A tal fine stabilisce le necessarie condizioni nell'interesse della sicurezza.

Art. 6 Spargimento o lancio di oggetti

¹ In caso di spargimento di prodotti fitosanitari, di biocidi e di fertilizzanti devono essere rispettate le disposizioni vigenti relative alla protezione della salute e dell'ambiente.

² Durante il volo è permesso lanciare oggetti o liquidi diversi da quelli menzionati al capoverso 1 solo con l'autorizzazione dell'UFAC. Fanno eccezione:

- a. zavorra sotto forma di acqua o sabbia fine;
- b. in casi di emergenza: carburante od oggetti pericolosi; in tal caso il luogo del lancio va se possibile stabilito d'intesa con il competente organo di controllo della circolazione aerea;
- c. per operazioni di soccorso: i necessari oggetti o materiali;
- d. sopra gli aerodromi: cavi di rimorchio e carrelli sganciabili;
- e. nel caso dei lanci con il paracadute: indicatori di deriva;
- f. per l'atterraggio: fumogeni;
- g. durante concorsi aerei: dispacci.

Art. 7 Zone regolamentate e zone pericolose

Nel quadro dell'organizzazione dello spazio aereo l'UFAC può designare delle zone regolamentate e delle zone pericolose per garantire la sicurezza aerea secondo l'allegato 15, numero 1.1 della convenzione del 7 dicembre 1944⁷ relativa all'aviazione civile internazionale.

Sezione 1a: Lanci con il paracadute

Art. 8 Obbligo di autorizzazione

¹ I lanci con il paracadute al di sopra o nelle vicinanze degli aerodromi e negli spazi aerei delle classi C e D richiedono un'autorizzazione.

² L'autorizzazione è rilasciata dal competente organo di controllo della circolazione aerea o, in mancanza di tale organo, dal capo dell'aerodromo.

⁷ RS 0.748.0

Art. 8a Precauzione

I lanci con il paracadute devono essere effettuati solo se non vi è rischio per la vita o i beni di terzi.

Art. 8b Aree di atterraggio in caso di lanci con il paracadute al di fuori degli aerodromi

¹ L'area di atterraggio deve essere esaminata prima del lancio. Deve essere libera da ostacoli in funzione del tipo di paracadute utilizzato ed essere segnalata mediante una croce ben visibile. Il vento al suolo deve essere indicato da una manica a vento o da altri mezzi.

² È vietato atterrare sulle vie pubbliche. Gli atterraggi in aree densamente popolate o sulle acque pubbliche sono autorizzati soltanto d'intesa con i competenti organi di polizia.

³ Prima di segnalare un'area di atterraggio è opportuno chiedere il consenso del proprietario del fondo.

Art. 8c Sorveglianza dei lanci

¹ I lanci devono aver luogo sotto la diretta sorveglianza di un capo responsabile.

² I lanci non possono aver inizio prima che un osservatore al suolo abbia confermato per radio o per mezzo di segnali che nessun aeromobile si trova nello spazio aereo utilizzato.

Art. 8d Casi di emergenza

In casi di emergenza ai lanci con il paracadute non si applica alcuna restrizione.

Sezione 2: Prevenzione di collisioni

Art. 9 Voli in formazione

Ai voli in formazione si applicano tutte le limitazioni e le condizioni previste dalla norma SERA.3135.

Art. 10 Spirali con alianti

¹ Un aliante deve scostarsi a destra dell'altro aliante che sta effettuando delle spirali in una corrente ascensionale.

² L'aliante che entra in una corrente ascensionale in cui evolve già un altro aliante, deve eseguire le spirali nel medesimo senso di quest'ultimo.

³ Se due o più alianti volano lungo il medesimo pendio, è vietato eseguire spirali o virate verso il pendio.

Art. 11 Zona d'informazione di volo (FIZ)

¹ Una zona d'informazione di volo (*Flight Information Zone, FIZ*) è uno spazio aereo definito intorno a un aerodromo all'interno del quale un servizio informazioni di volo aeroportuale (AFIS⁸) offre un servizio d'informazione di volo e un servizio d'allarme.

² Un AFIS è un servizio che fornisce ai piloti informazioni volte a garantire uno svolgimento del volo sicuro ed efficiente nei pressi dell'aerodromo nonché sulle piste e sulle vie di rullaggio.

³ All'interno di una FIZ deve essere assicurato il contatto radio permanente con l'AFIS.

⁴ Per il resto, sono valide le regole della classe di spazio aereo in cui si trova la FIZ.

Sezione 3: Piano di volo, annuncio di volo e lasciapassare per voli di distanza

Art. 12 Obbligo di presentazione di un piano di volo

¹ Sono esentati dall'obbligo di presentazione del piano di volo conformemente alla norma SERA.4001 i voli effettuati di notte ai sensi dell'articolo 4 paragrafo 1 del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 secondo le regole del volo a vista negli spazi aerei delle classi E e G.

² Per facilitare il compito del servizio di ricerca e salvataggio, un piano di volo può essere presentato anche per voli a vista per i quali non vige l'obbligo di presentazione.

Art. 13 Contenuto del piano di volo

¹ Un piano di volo presentato secondo la norma SERA.4001 (prima del volo) deve contenere le seguenti informazioni:

- a. contrassegni di nazionalità e d'immatricolazione dell'aeromobile;
- b. norme di volo e tipo di volo;
- c. tipo di aeromobili e categoria della turbolenza di scia;
- d. nel caso di voli in formazione: numero di aeromobili;
- e. equipaggiamento di radionavigazione e di comunicazione, e tipo di ripetitore («transponder»);
- f. aerodromo di partenza e ora prevista della partenza;
- g. velocità di crociera, livelli di crociera richiesti e rotta prevista;

⁸ AFIS = Aerodrome Flight Information Service.

- h. aerodromo di destinazione e durata presumibile del volo;
- i. aerodromi alternati.

² Possono inoltre essere fornite le seguenti indicazioni:

- a. autonomia in ore e minuti;
- b. numero delle persone a bordo;
- c. equipaggiamento di soccorso e di sopravvivenza;
- d. altre indicazioni utili.

³ Per i piani di volo presentati durante il volo queste disposizioni si applicano per analogia.

⁴ Se impiegato nel piano di volo, il termine «aerodromo» può designare anche luoghi di atterraggio utilizzati da aeromobili che prevedono tipi di impieghi particolari, come gli elicotteri o gli aerostati.

Art. 14 Notifica del volo

Un aerodromo di partenza può esigere che i decolli previsti vengano notificati per iscritto, se necessario ai fini della sorveglianza locale.

Art. 14a Lasciapassare

Per i voli con aliante o le ascensioni con palloni liberi oltre il confine nazionale deve essere recato a bordo un lasciapassare rilasciato dall'UFAC.

Sezione 4: Servizi di navigazione aerea

Art. 15 Servizio di controllo della circolazione aerea

¹ Si deve ricorrere al servizio di controllo del traffico aereo per i voli seguenti:

- a. voli strumentali
- b. voli a vista conformemente alla norma SERA.8001 lettere b, c e d.

² Al momento dell'emissione dell'autorizzazione l'organo di controllo della circolazione aerea deve prevedere la separazione conformemente alla norma SERA.8005.

³ Su richiesta del pilota di un aeromobile negli spazi aerei delle classi D ed E l'organo di controllo della circolazione aerea può emettere l'autorizzazione per un volo se:

- a. quest'ultimo mantiene la propria separazione per una parte specifica del volo al di sotto dei 3050 m (10 000 piedi) durante la fase di decollo o di atterraggio, di giorno e in condizioni meteorologiche di volo a vista; e se
- b. il pilota dell'altro aeromobile approva l'autorizzazione.

⁴ L'UFAC può autorizzare l'esercente di un aerodromo a gestire un sistema di volo strumentale in assenza di un servizio di controllo della circolazione aerea se fornisce le prove della sicurezza richieste.

⁵ L'UFAC può, in singoli casi e se sono presenti le stesse condizioni, autorizzare eccezioni anche al di fuori degli aerodromi.

Art. 16 Segnalazione di posizione

¹ Al momento del sorvolo di ogni punto di riporto dichiarato obbligatorio nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche devono essere spontaneamente trasmesse al competente organo dei servizi della circolazione aerea le pertinenti informazioni richieste in base a tale Pubblicazione, a meno che tale organo non abbia espressamente stabilito il contrario.

² Ove i punti di riporto non siano specificati, i singoli riporti vengono trasmessi conformemente alle istruzioni del competente organo dei servizi della circolazione aerea.

Art. 17 Interruzione dei collegamenti radio

¹ Se durante un volo controllato in condizioni meteorologiche di volo a vista il collegamento radio viene interrotto, bisogna:

- a. proseguire il volo conformemente all'ultima autorizzazione ricevuta;
- b. atterrare sul più vicino aerodromo appropriato;
- c. annunciare, con il mezzo più rapido, l'atterraggio al competente organo di controllo della circolazione aerea.

² Se durante un volo in condizioni meteorologiche di volo strumentale il collegamento radio viene interrotto, bisogna:

- a. proseguire il volo conformemente al piano di volo in vigore.
- b. sopra l'aiuto alla navigazione dell'aerodromo di destinazione iniziare il volo di discesa all'ultima ora di avvicinamento prevista, comunicata e confermata. Se detta ora non è stata comunicata o confermata, bisogna attenersi per quanto possibile all'ora d'arrivo prevista secondo il piano di volo in vigore;
- c. seguire la procedura normale di avvicinamento strumentale, stabilita per l'aerodromo in questione;
- d. atterrare nei 30 minuti successivi all'ora d'arrivo prevista nel piano di volo in vigore.

³ Se l'autorizzazione relativa ai livelli vale soltanto per una parte della rotta, il volo è mantenuto agli ultimi livelli comunicati e confermati fino ai punti specificati nell'autorizzazione. In seguito è mantenuto ai livelli di crociera specificati nel piano di volo presentato.

⁴ Il codice A 7600 deve essere inserito sul radar secondario.

⁵ Sono fatte salve le procedure locali speciali contenute nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche.

Capitolo 3: Regole del volo a vista

Sezione 1: Minimi applicabili

Art. 18 Disposizioni generali

¹ Di giorno, i voli a vista sono effettuati in modo tale che possano essere rispettati i valori minimi di visibilità e di distanza dalle nubi conformemente alla norma SERA.5001.

² In Svizzera, lo spazio aereo della classe G si estende dal suolo fino a 600 m sopra il suolo. Per quanto riguarda la distanza dalle nubi, si applica la regola seguente: fuori dalle nubi e suolo o acqua sempre visibili.

³ La visibilità minima in volo nello spazio aereo della classe G è di 5000 m. Una visibilità minima in volo di 1500 m può essere autorizzata per voli effettuati:

- a. a velocità pari a 140 nodi IAS⁹, o inferiori, che consentano di vedere altri aeromobili o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni;
- b. in circostanze in cui la probabilità di incontrare altri aeromobili è scarsa, per esempio in zone a bassa intensità di circolazione o per lavori aerei a bassa quota.

⁴ Gli elicotteri possono operare nello spazio aereo della classe G con una visibilità minima di 800 m purché volino a una velocità che permetta di vedere altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni. Visibilità di volo inferiori a 800 m possono essere consentite in casi speciali, per esempio voli del servizio medico, operazioni di ricerca e salvataggio e operazioni antincendio.

⁵ I limiti diurni e notturni sono fissati nella Pubblicazione di informazione aeronautica.

⁶ Ai voli effettuati all'interno delle zone di controllo si applicano le norme SERA.5005 lettera b e SERA.5010.

⁷ In caso di utilizzo di elicotteri in situazioni speciali, come voli del servizio medico, operazioni di ricerca e salvataggio e operazioni antincendio è ammessa una deroga alle condizioni fissate nella norma SERA.5010 lettere a e b.

Art. 19 Decolli di elicotteri e di palloni con nebbia alta o bassa

¹ Se i valori minimi non possono essere rispettati a causa di nebbia alta o bassa, il decollo di elicotteri e di palloni è autorizzato se sopra lo strato nebbioso sussistono condizioni di volo a vista.

² Per questi casi l'UFAC definisce una specifica procedura di decollo.

⁹ IAS = Indicated Air Speed (velocità di volo indicata).

Art. 20 Voli strumentali in alianti nelle nubi

¹ Devono essere rispettate le procedure definite dall'UFAC nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche.

² Questi voli strumentali:

- a. sono autorizzati solo nei cumuli o nei cumulonembi, ma mai in coltri nuvolose;
- b. le nubi non devono toccare alcun ostacolo circostante;
- c. la distanza verticale tra la base della nube e l'ostacolo al suolo più alto deve essere di almeno 300 m.

³ Un volo strumentale può essere effettuato unicamente se il competente organo di controllo della circolazione aerea lo ha autorizzato.

Art. 21 Zone di volo a vela

¹ Le zone di volo a vela sono fissate nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche. Sono pubblicate come zone regolamentate.

² All'interno delle zone di volo a vela dello spazio aereo della classe E gli alianti devono mantenere, in deroga all'articolo 18 capoverso 1, le seguenti distanze minime:

- a. 50 m in verticale dalle nubi;
- b. 100 m in orizzontale dalle nubi.

³ Le regole relative alle zone di volo a vela non si applicano:

- a. nelle zone di controllo esistenti e attive;
- b. nelle aree terminali di controllo;
- c. nello spazio aereo della classe G;
- d. nelle altre zone regolamentate o pericolose.

⁴ Un'area terminale di controllo è la parte di un'area di controllo normalmente situata alla confluenza di rotte ATS¹⁰ nelle vicinanze di uno o più aerodromi importanti.

⁵ I voli strumentali sono vietati all'interno delle zone di volo a vela.

Art. 22 Voli a vista notturni

¹ I voli a vista notturni possono essere effettuati soltanto in partenza e a destinazione di aerodromi equipaggiati e autorizzati a tale scopo. In casi particolari e alle condizioni di cui al capoverso 2, l'UFAC può autorizzare eccezioni a tale restrizione. La

¹⁰ ATS = Air Traffic Service.

restrizione non si applica ai voli di ricerca, salvataggio, polizia, istruzione e trasporto urgente con elicotteri, nonché alle ascensioni in pallone.

² Durante i voli notturni a vista devono essere rispettati i seguenti valori minimi:

- a. visibilità in volo: 8 km;
- b. distanza orizzontale dalle nubi: 1,5 km;
- c. distanza verticale dalle nubi: 300 m.

³ In casi particolari sono ammesse deroghe a queste condizioni, per esempio per voli del servizio medico, operazioni di ricerca e salvataggio, trasporti urgenti e voli per operazioni antincendio effettuati con elicotteri.

⁴ Durante i voli a vista notturni l'aeromobile deve stabilire e mantenere una comunicazione sul canale radio appropriato del servizio di controllo della circolazione aerea, purché sia disponibile un servizio di questo tipo.

⁵ La deroga ai valori minimi del capoverso 2 è ammessa se l'aeromobile e l'aerodromo permangono in contatto visivo e se vi è l'autorizzazione del competente organo di controllo della circolazione aerea, oppure, in mancanza di tale organo, quella del capo dell'aerodromo.

Art. 23 Quote minime di volo

¹ Durante i voli a vista valgono, anche di notte, le quote minime di volo secondo la norma SERA.5005 lettera f.

² Se necessario è ammessa l'inosservanza delle quote minime di volo unicamente:

- a. durante voli di ricerca, di salvataggio e di polizia;
- b. per le esigenze dei decolli e degli atterraggi;
- c. nel quadro di esercizi di atterraggio di emergenza con velivoli fuori da regioni densamente popolate, se a bordo vi è un istruttore o un pilota autorizzato a effettuare voli di introduzione;
- d. durante voli con elicotteri a scopo di istruzione fuori da regioni densamente popolate nonché sopra un aerodromo o nelle sue vicinanze, con l'autorizzazione del capo dell'aerodromo a scopo di esercitazione;
- e. durante voli in pallone libero effettuati a scopo di istruzione, se a bordo è presente un istruttore; o
- f. previa autorizzazione speciale dell'UFAC.

³ La quota minima per i voli di pendio con alianti è di 60 m dal suolo. Deve inoltre essere mantenuta una sufficiente distanza laterale di sicurezza rispetto al pendio.

Sezione 2: Equipaggiamento

Art. 24 Equipaggiamento con transponder

¹ Gli aeromobili motorizzati, gli alianti e i palloni che utilizzano lo spazio aereo svizzero per effettuare voli secondo le regole del volo a vista o ricorrono ai servizi

svizzeri per la navigazione aerea, devono recare a bordo e utilizzare, nei casi seguenti, un transponder in modo S almeno di livello 2, dotato del codice SI e in grado di trasmettere i dati di base della sorveglianza di tipo elementare (*Elementary Surveillance*):

- a. voli negli spazi aerei delle classi C e D;
- b. voli negli spazi aerei della classe E a una quota superiore a 7000 piedi sopra il livello medio del mare;
- c. voli a vista notturni negli spazi aerei di tutte le classi.

² Nel caso in cui a bordo sia presente un transponder, quest'ultimo deve essere utilizzato anche al di fuori degli spazi aerei elencati al capoverso 1.

³ L'organo di controllo della circolazione aerea può, in singoli casi, contrariamente a quanto stabilito ai capoversi 1 e 2, impartire un'istruzione che esiga lo spegnimento del transponder.

⁴ Inoltre, nelle zone di utilizzazione obbligatoria del transponder definite dall'UFAC sulla base del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, la presenza a bordo e l'utilizzo di un transponder in modo S che risponda agli stessi requisiti elencati al capoverso 1 sono obbligatori.

⁵ I codici da utilizzare figurano nella Pubblicazione di informazioni aeronautiche.

⁶ Gli operatori di aeromobili si accertano che i dati trasmessi dal transponder in modo S siano corretti, completi e aggiornati. Ciò vale anche per i dati trasmessi su base volontaria.

Capitolo 4: Regole del volo strumentale

Art. 25 Quote minime di volo

¹ Per i voli strumentali valgono le seguenti quote minime di volo:

- a. in regioni montuose di più di 3050 m sopra il livello del mare: almeno 600 m sopra l'ostacolo più elevato situato in un raggio di 8 km intorno alla posizione stimata dell'aeromobile;
- b. altrove: almeno 300 m sopra l'ostacolo più elevato situato in un raggio di 8 km intorno alla posizione stimata dell'aeromobile.

² Si può derogare alle quote minime di volo per le esigenze di decollo e di atterraggio.

³ L'UFAC può inoltre autorizzare altre eccezioni.

Art. 26 Equipaggiamento con transponder

¹ Gli aeromobili che utilizzano lo spazio aereo svizzero per effettuare voli secondo le regole del volo strumentale o ricorrono ai servizi svizzeri per la navigazione aerea, devono recare a bordo e utilizzare, nei casi seguenti, un transponder in modo S

almeno di livello 2, dotato del codice SI e in grado di trasmettere i dati di base della sorveglianza di tipo elementare (*elementary surveillance*).

² Il competente servizio per la navigazione aerea può, in singoli casi, impartire un'istruzione che esiga lo spegnimento del transponder.

³ Gli operatori di aeromobili si accertano che i dati trasmessi dal transponder in modo S siano corretti, completi e aggiornati. Ciò vale anche per i dati trasmessi su base volontaria.

Capitolo 5: Disposizioni finali

Art. 27 Abrogazione di un altro atto normativo

L'ordinanza del DATEC del 4 maggio 1981¹¹ concernente le norme di circolazione per aeromobili è abrogata.

Art. 28 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il xx.yy.zzzz.

xx. yy 2014

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni:

Doris Leuthard

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

Utilizzazione delle classi di spazio aereo in Svizzera

Classi	Principali campi di utilizzazione	Utilizzazione
A	Non utilizzata in Svizzera	
B	Non utilizzata in Svizzera	
C	<ul style="list-style-type: none">- Spazio aereo superiore a FL195- Aree terminali di controllo (TMA) con forte traffico di volo strumentale- Giura-Altipiano FL100 fino a FL195- Aerovia attraverso le Alpi- Alpi:<ul style="list-style-type: none">- durante le ore di esercizio MIL FL130 fino a FL195, fuori dalle ore di esercizio MIL FL150 fino a FL195	secondo carta aeronautica 1:500 000 e Pubblicazione di informazioni aeronautiche ¹²
D	<ul style="list-style-type: none">- Aree terminali di controllo (TMA) con traffico di volo strumentale- Zone di controllo (CTR)	secondo carta aeronautica 1:500 000 e Pubblicazione di informazioni aeronautiche
E	<ul style="list-style-type: none">- Al di fuori di G, D e C	secondo carta aeronautica 1:500 000 e Pubblicazione di informazioni aeronautiche
F	Non utilizzata in Svizzera	
G	<ul style="list-style-type: none">- Dal suolo fino a 600 m AGL	secondo carta aeronautica 1:500 000 e Pubblicazione di informazioni aeronautiche

¹² Le pubblicazioni possono essere ordinate (a pagamento) o consultate (gratuitamente) presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna

