

Revisione dell' AIP parte ENR

7-9 minuti

A seguito della pubblicazione dell' AIRAC A9/17 (in vigore dal 12 Ottobre 2017) ci troviamo di fronte ad una discreta revisione dell' AIP parte ENR.

Ciò è dovuto alla introduzione dei requisiti del Regolamento SERA C e all' adeguamento del Regolamento ENAC RAIT.

Spero di fare cosa utile evidenziando le principali modifiche che sono state pubblicate.

1.

Per prima cosa, segnalo tre importanti definizioni apparse nella pagina ENR 1.1-1, quelle dello Spazio Aereo Nazionale, del Traffico Aereo Operativo e degli Aeromobili di Stato.

3) Spazio aereo nazionale Lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato italiano e che si estende al territorio della Repubblica ed il suo spazio marittimo.	2) National airspace The airspace subject to the sovereignty of Italian State overland the territory of the Republic and the adjacent territorial waters.
4) Traffico aereo operativo Gli aeromobili di Stato che non seguono le regole definite nell'articolo 2 della Convenzione di Chicago.	4) Operational air traffic State aircraft not following the rules defined in Annex 2 of the Chicago Convention.
3) Aeromobili di Stato Gli aeromobili militari o quelli di proprietà dello Stato, impegnati in servizi istituzionali delle Forze di polizia dello Stato, della Difesa, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, del Dipartimento della Protezione Civile o in altre attività di Stato, sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati dai soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale (Art. 106 del Codice della Navigazione).	3) State aircraft Military and State-owned aircraft used in institutional services of the State Police, Customs, the National Fire Service, the Civil Protection Department or other state service. Aircraft used by public or private entities, even occasionally, for activities aimed at the protection of national security are equated with State aircraft (Art. 106 of Italian Air Navigation Code).

Nell'ambito della descrizione delle caratteristiche del Traffico Aereo Operativo, il seguente punto è variato laddove si legge *Aeronautica Militare* in luogo di *Ministero della Difesa*:

Quando non impegnati nel traffico aereo generale, anche gli aeromobili di Stato e assimilati,

appartenenti a quei dicasteri che hanno stipulato appositi accordi/convenzioni con l' Aeronautica

Militare, possono operare come traffico aereo operativo (OAT) in contatto radio con gli enti ATS civili o militari competenti per giurisdizione.

2.

Nel paragrafo dedicato alle “Operazioni di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile in attività di pronto intervento” eliminato il riferimento al Corpo Forestale dello Stato, che, come noto, è confluito nell’Arma dei Carabinieri.

3.

Aggiornata la versione inglese della definizione italiana “Aeromobili a pilotaggio remoto” che ora corrisponde in AIP a: **Remotely Piloted Aircraft (RPA).**

4.

Nel paragrafo “Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra” introdotti i seguenti due punti:

2) L’ENAC designa quegli aeroporti sui quali, anche per i voli VFR, è obbligatorio l’uso della lingua inglese per le comunicazioni tra enti ATS e aeromobili.

3) L’ENAC designa quegli aeroporti, diversi da quelli di cui precedente punto 2), sui quali i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese, devono utilizzare la lingua

inglese per le comunicazioni bordo-terra anche quando in volo VFR.

5.

Il punto riguardante gli “Aeromobili in ingresso nello spazio aereo italiano” è stato modificato come segue:

I voli VFR e IFR in ingresso, dall'estero, nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma devono stabilire il contatto radio bilaterale con l'ente ATS competente prima di attraversare il confine FIR, indipendentemente dalla classe di spazio aereo interessato.

6.

Il paragrafo riguardante l' “Avaria delle comunicazioni” è stato modificato come segue:

Reg. (UE) 933/2012 SERA, SERA.B035 Reg. ENAC TRAT, RAIT.B035	Reg. (UE) 933/2012 SERA, SERA.B035 Reg. ENAC TRAT, RAIT.B035
<p>3.8 Avaria delle comunicazioni</p> <p>Se durante una comunicazione impedisce l'osservanza di quanto specificato in SERA.B035 o di mantenere il contatto radio bilaterale con altro ente ATS, l'aeromobile deve tentare di stabilire la comunicazione con l'appropriato ente di controllo del traffico aereo utilizzando tutti gli altri mezzi disponibili.</p> <p>Gli aeromobili facenti parte del traffico di aeroporto in un aeroporto controllato devono prestare attenzione a quelle situazioni che possono essere evitate a mezzo di segnalazioni visive.</p> <p>La fornitura del servizio di controllo del traffico aereo ad altri voli operanti nello spazio aereo interessato si basa sul presupposto che un aeromobile con avaria alle comunicazioni si attenga alle regole di cui ai successivi punti 1) e 2).</p> <p>1) Condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC)</p> <p>Se in condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC), l'aeromobile deve:</p> <ol style="list-style-type: none"> selezionare il transponder su codice 7600, continuare a volare in condizioni meteorologiche di volo a vista, atterrare nell'aeroporto idoneo più vicino e comunicare il proprio arrivo all'ente ATC appropriato con i mezzi più usati; quando il pilota lo considera opportuno, completare un volo IFR in accordo al successivo punto 2). <p>2) Condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC)</p> <p>Se in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o quando il pilota di un volo IFR valuta non opportuno, completare il volo in accordo al precedente punto 1), l'aeromobile deve:</p> <ol style="list-style-type: none"> selezionare il transponder su codice 7600, mantenendo l'ultima velocità e livello assegnati, o la minima altitudine di volo se più alta, per un periodo di 7 minuti dopo la condizione che lo verifica per ultima tra le seguenti: <ul style="list-style-type: none"> - l'orario al quale sono stati raggiunti l'ultima livello assegnato o la minima altitudine di volo; o - l'orario al quale il transponder è selezionato su Codice 7600; o - il momento rispetto al quale si è in attesa di riparto obbligatorio da parte dell'aeromobile. adeguare il livello o la velocità in accordo al piano di volo presentato (filed flight plan, come definito nel DOC 4444 PANS - ATR) (SAG); quando vettorato (radar o annuncio dall'ATC a procedura offset o RNAV) senza un limite specifico, procedere nel modo più diretto possibile per raggiungere la rotta del piano di volo in vigore (current flight plan, come definito nel DOC 4444 PANS - ATR) non oltre il quoziente (ratio) specificato, tenendo conto della minima situazione di volo applicabile; procedere in accordo alla rotta del piano di volo in vigore verso l'appropriato aiuto alla navigazione o lo deviare per l'annuncio di destinazione e, quando richiesto, per assicurare l'atteggiamento di sequenti punti di, attendere su tale aiuto o fin fino all'inizio delle discese; iniziare la discesa dall'aiuto alla navigazione o dal fix specificato al precedente punto d), se, o se come è possibile in no EAT (not received and acknowledged, or as close as possible to the estimated time of arrival resulting from the current flight plan); completare una normale procedura di avvicinamento strumentale come specificata per l'aiuto alla navigazione o fix designati; e atterrare, se possibile, entro i 30 minuti successivi dal orario stimato di arrivo specificato al punto e) o dopo l'ultimo RAT ricevuto e confermato, quale dei due è posteriore. <p>NOTA</p> <p>Si rammenta ai piloti che l'aeromobile potrebbe non essere in un'area coperta da radar secondo le di sorveglianza.</p>	<p>3.8 Communications failure</p> <p>If a communication failure prevents compliance with SERA.B035 or maintaining bilateral radio contact with another ATS unit, the aircraft must attempt to establish communications with the appropriate air traffic control unit using all the other available means.</p> <p>Aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome shall pay attention to those instructions that may be issued by means of visual signals.</p> <p>The provision of air traffic control service to other flights operating in the airspace concerned shall be based on the assumption that an aircraft with communication failure complies with the rules referred to in points 1) or 2) below.</p> <p>1) Visual meteorological conditions (VMC)</p> <p>If in visual meteorological conditions (VMC), the aircraft shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> select transponder on code 7600, continue to fly in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome, and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic control unit; when the pilot considers it appropriate, complete an IFR flight in accordance with point 2) below. <p>2) Instrument meteorological conditions (IMC)</p> <p>If in instrument meteorological conditions (IMC) or when the pilot of an IFR flight considers not appropriate to complete the flight in accordance with point 1) above, the aircraft shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> select transponder on code 7600, maintaining the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes after the following whichever is later: <ul style="list-style-type: none"> - the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or - the time the transponder is set to code 7600; or - the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point adjust level and speed in accordance with the filed flight plan (as defined by ICAO DOC 4444 PANS - ATR); being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to reach the current flight plan (as defined by ICAO DOC 4444 PANS - ATR) route not later than the next significant point, taking into consideration the applicable Minimum Flight Altitude; proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigational aid or fix serving the destination aerodrome and, when required, to ensure compliance with time of, hold over the aid or fix until commencement of descent; commence descent from the navigational aid or fix specified in previous point d), or as close as possible to the EAT (not received and acknowledged, or as close as possible to the estimated time of arrival resulting from the current flight plan); complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigational aid or fix; and land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in e) or the last acknowledged EAT, whichever is later. <p>REMARK</p> <p>Pilots are reminded that the aircraft may not be in an area of secondary surveillance radar coverage.</p>

7.

Nel paragrafo riguardante l' "Ente Informazioni Volo Aeroportuale" si evidenzia la variazione riguardante il seguente punto:

*Le ATZ degli aeroporti dove viene fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS) sono designate come **zona radio obbligatoria (RMZ)**. Tutti i voli IFR e VFR che operano all'interno di dette ATZ, incluso il traffico sull'area di manovra, devono mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l'AFIU responsabile sul canale di comunicazione appropriato.*

8.

Il paragrafo riguardante l' "Servizio di Allarme" è stato integrato con le specifiche relative alle comunicazioni di "Operations Normal", precedentemente pubblicate nel paragrafo "Avaria delle Comunicazioni".

ANNEXO 11, CAPITOLO 5, 5.1.1 Reg. (UE) 932/2012 (EASA - SERA.1000) Reg. ENAC (AET, RAET, 1000)	ANNEX 11, CHAPTER 5, 5.1.1 Reg. (UE) 932/2012 (EASA - SERA.1000) Reg. ENAC (AET, RAET, 1000)
5 SERVIZIO D'ALLARME	5 ALERTING SERVICE
5.1 Applicazione	5.1 Application
<p>1) In all'interno dello spazio aereo delle regioni aeronautiche volo di Brindisi, Milano e Roma, il servizio di allarme viene fornito dagli Enti dei servizi del traffico aereo.</p> <p>a) a tutti gli aeromobili a cui viene fornito il servizio di controllo del traffico aereo;</p> <p>b) per quanto possibile, a tutti gli altri aeromobili che hanno presentato un piano di volo o che sono allineati nell'area di servizio del traffico aereo; nonché</p> <p>c) a tutti gli aeromobili che sono soggetti a ai ritardi sono soggetti a interferenze sicure.</p> <p>2) Per gli aeromobili che hanno compilato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito dal momento in cui l'ente ATS ha notato che il volo ha avuto inizio.</p> <p>3) Per gli aeromobili che non hanno compilato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito immediatamente in caso per i quali si ritiene, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile è compromessa e che è visto necessita di ricerca o di soccorso.</p> <p>4) Gli aeromobili che hanno presentato un piano di volo, durante la partenza di volo, nelle spazie aeree non controllate (E per i voli IFR, E e G per i voli VFR), devono effettuare un rapporto ogni trenta minuti, oppure dieci minuti in caso di aeromobili militari, ad intervalli regolari, omettendo qualunque sia stato lo scopo di tale contatto, oppure immediatamente al momento di preparazione per il volo che è visto sta procedendo continuamente al piano di volo, fino a quando viene consegnato il messaggio "OPERATIONS NORMAL" (NORMAL OPERATIONS).</p> <p>5) Il messaggio "OPERATIONS NORMAL" (NORMAL OPERATIONS) deve essere trasmesso solo dopo aver ricevuto l'ATIS responsabile nella spazie aeree in cui l'aeromobile sta operando. In caso di difficoltà a stabilire il contatto radio con l'ente ATS responsabile, il messaggio può essere trasmesso ad un altro stazione aeronautica di comunicazione, con la richiesta di rilascio all'ente ATS responsabile.</p> <p>6) In caso di mancata ricezione del rapporto di "OPERATIONS NORMAL" (NORMAL OPERATIONS) l'ente ATS responsabile dà corso alle procedure appropriate previste per le fasi di incertezza (Annexo 11, 5.2.1).</p> <p>7) Lungo i confini internazionali tra Italia e Austria, il servizio di allarme di voli VFR nelle spazie aeree di classe G al di sotto di Ft. 150, non è assicurato per l'intera durata del volo, le procedure applicative applicabili sono riportate in AIP-Italia ENR 2.1.1.1 para. 4.1.</p>	<p>1) Within the airspace of Brindisi, Milano and Rome flight information regions, alerting service shall be provided by Air Traffic Services Units:</p> <p>a) for all aircraft provided with air traffic control service;</p> <p>b) in so far as practicable to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to air traffic services; and</p> <p>c) to any aircraft known or believed to be the subject of unicast procedures.</p> <p>2) For the aircraft that have filed a flight plan, alerting service is provided from the time the ATS units are informed that the flight has been commenced.</p> <p>3) For the aircraft that have not filed a flight plan, alerting service is provided only when it is known, by whichever means, that the operating efficiency of the aircraft is impaired and that the flight is in need of search and/or rescue.</p> <p>4) Aircraft that have submitted a flight plan, during the portions of their flight which, non-controlled airspace (G for IFR flights, E and G for VFR flights), shall report each thirty minutes, or ten minutes in case of military jet aircraft, following the time of the last contact, whatever the purpose of such contact, or the time of departure, merely to indicate that the flight is proceeding according to the flight plan. Such report shall comprise identification of the aircraft, its position and the word "OPERATIONS NORMAL".</p> <p>5) The "OPERATIONS NORMAL" message shall be transmitted only prior to the ATS unit responsible in the airspace within which the aircraft is operating. In case of difficulty in establishing contact with the responsible ATS unit, the message shall be transmitted to any other aeronautical communication station, with the request to relay the message to the responsible ATS unit.</p> <p>6) If no "OPERATIONS NORMAL" message has been received, the responsible ATS unit will apply the procedures relevant to the "uncertainty phase" (Annex 11, 5.2.1).</p> <p>7) Along the international boundary between Italy and Austria, alerting service for VFR flights, with no flight plan, operations within Ft. 150, is not assured for the whole duration of the flight. The specific applicable procedures are published in AIP-Italy ENR 2.1.1.1 para. 4.1.</p>
NOTA Il servizio di allarme per i voli VFR senza piano di volo è fornito in spazie aeree di classe E o G, non è fornito in caso di emissione di un rapporto di emergenza proveniente dal pilota, né nel caso di un avaria, senza successo, da parte di un ente ATS di stabilire il contatto radio con un aeromobile allo scopo di fornirgli eventuali informazioni.	REMARK The alerting service for VFR flights, with no flight plan, operations within Ft. 150, is not assured for the whole duration of the flight. The specific applicable procedures are published in AIP-Italy ENR 2.1.1.1 para. 4.1.

9.

Nell'ambito delle "Attività speciali", le norme generali che regolano il volo con gli aerostati cambiano come segue:

I piloti degli aerostati che operano nello spazio aereo nazionale devono attenersi:

a) alle regole dell'aria, di cui al Regolamento (UE) 'SERA' e al Regolamento ENAC 'RAIT'

b) alle regole per il volo a vista riportate in ENR 1.2;

c) alle restrizioni dello spazio aereo riportate in ENR 5, e

d) alle seguenti norme particolari

seguono le norme particolari già contenute nella precedente versione, senza variazioni significative.

10.

Nell'ambito delle "Attività speciali", le norme generali che regolano il volo con gli alianti cambiano come segue:

Sul territorio nazionale negli spazi di classe 'C', 'D', 'E' e 'G' le operazioni con alianti devono attenersi a:

a) Regole dell'aria, di cui al Regolamento (UE) 'SERA' e al Regolamento ENAC 'RAIT';

b) Regole del volo VFR, riportate in ENR 1.2;

c) restrizioni dello spazio aereo di cui all'ENR 5;

d) Regole particolari di seguito riportate

seguono le norme particolari già contenute nella precedente versione, senza variazioni significative.

11.

Variazione dell'autorità alla quale richiedere la preventiva autorizzazione all'effettuazione di attività acrobatiche: si legge ora ENAC in luogo di Direzione Generale Aviazione Civile –

Servizio Navigazione Aerea.

12.

Nel capitolo riguardante la “Turbolenza di scia” piccola variazione relativa all’indicazione del tipo di aeromobile:

Gli aeromobili, immediatamente dopo il nominativo di chiamata alla prima comunicazione con un ente ATS, riporteranno:

- a) la categoria di turbolenza di scia, se “Super” o “Heavy”;
- b) l’espressione ‘**BOEING 757**’ se il tipo di aeromobile è B757.

13.

Regole del volo a vista (ENR 1.2-1)

Nella tabella delle “Minime di visibilità VMC e distanza dalle nubi”, dalla classificazione dello spazio aereo relativa ad ogni condizione sono state cancellate le classi ‘B’ e ‘F’.

Nelle note esplicative poste a commento della medesima tabella, revisionato il punto 4), “durante la notte”:

<p>(4) Durante la notte</p> <p>a) il “ceiling” non deve essere inferiore a 450 m (1500ft);</p> <p>b) non si applicano le disposizioni sulla visibilità ridotta specificate nella precedente Nota (3) lettere a) e b);</p> <p>c) negli spazi aerei di classe C, D, E e G al di sotto di 500 m (1500 ft) AMSL, o 300 m (1000 ft) AGL, a seconda di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere il contatto visivo con il suolo e/o con l’orizzonte;</p> <p>d) nel caso di zone montuose, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 5 km e, per i valori di distanza dalle nubi deve essere di 3000 m in orizzontale e 600 m (2000 ft) in verticale. Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.</p>	<p>(4) During night:</p> <p>a) the ceiling shall not be less than 450 m (1500ft);</p> <p>b) the reduced flight visibility provisions specified in Note (3) letter a) and b) above shall not apply;</p> <p>c) in airspace class C, D, E and G at and below 500 m (1500 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) AGL, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface;</p> <p>d) for mountainous areas flight visibility shall be not less than 5 km and, for airplanes, distance from cloud shall be 3000 m horizontally and 600 m (2000 ft) vertically. For HEMS operations, pertinent operational regulations shall be applied.</p>
---	---

Il paragrafo “Minimi VFR per decolli e atterraggi viene modificato come segue:

<p>ANNEXO 3, Capítulo 4, 4.2 Reg. (UE) 923/2012, SERA.5005 Reg. ENAC, RAIC, RAET.5005</p> <p>1.2 Minimi VFR per decolli e atterraggi</p> <p>1) Tranne in caso di autorizzazione in VFR speciale da parte del competente ente AIC i voli VFR non devono decollare o atterrare su un aeroporto ubicato all’interno di una zona di controllo, o entrare nell’ETC o nel suo circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell’aeroporto, da cui parte, sono inferiori ai seguenti minimi:</p> <p>a) il ceiling è inferiore a 450m (1500 ft); oppure</p> <p>b) la visibilità al suolo è inferiore a 5 km;</p> <p>2) I voli VFR non devono decollare o atterrare su un aeromobile ubicato all’interno di un ATZ o di un aeroporto ubicato all’interno di un ATZ o di un circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell’aeroporto sono inferiori ai seguenti minimi:</p> <p>a) il ceiling è inferiore a 180 m (600 ft); oppure</p> <p>b) la visibilità al suolo è inferiore a 2 500 m, oppure 800 m per elicotteri; i piloti devono attenersi alle disposizioni sulla visibilità in volo riportate di cui alla precedente Tabella 1, Nota (3) lettere a) e b);</p> <p>3) Di notte, tutti i voli VFR devono essere autorizzati in VFR notturna, si applicano i minimi riportati nel successivo punto 1.6, e);</p> <p>4) Per le operazioni HEMS, si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.</p> <p>NOTA</p> <p>Nei pertinenti regolamenti operativi di VFR si applicano le disposizioni relative alla VFR notturna.</p>	<p>ANNEX 3, Chapter 4, 4.2 Reg. (EU) 923/2012, SERA.5005 Reg. ENAC, RAIC, RAET.5005</p> <p>1.2 VFR minima for take-off and landing</p> <p>1) Except when a special VFR clearance is obtained from an AIC Unit, VFR flights shall not take-off or land at an aerodrome within a control zone, nor at an aerodrome located within class G ATZ, or enter the ATZ or aerodrome traffic circuit of that aerodrome when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:</p> <p>a) The ceiling is less than 450m (1500 ft); or</p> <p>b) the ground visibility is less than 5 km;</p> <p>2) VFR flights shall not take-off or land neither at an aerodrome located within class G ATZ, or enter the ATZ or aerodrome traffic circuit of that aerodrome when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:</p> <p>a) The ceiling is less than 180 m (600 ft); or</p> <p>b) the ground visibility is less than 2 500 m, or 800 m for helicopters. Pilots shall apply the reduced flight visibility provisions specified in Table 1, Note (3) letter a) and b) above.</p> <p>3) During night, all aerodrome where night VFR operations are allowed, the minima reported in point 1.6, e) below shall apply.</p> <p>4) For HEMS operations, the relevant operational regulations shall apply.</p> <p>REMARK</p> <p>In the relevant operational regulations of VFR the provisions relating to night VFR shall apply.</p>
---	---

14.

Per quanto attiene la regolamentazione del VFR notturno, il seguente punto:

I voli possono essere effettuati solo su aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne in caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.

Viene così modificato:

I voli possono essere effettuati solo su aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne che:

– per gli aeromobili di Stato, in accordo a quanto stabilito localmente tra le autorità competenti e l'ENAC;

– in caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.

15.

Il paragrafo relativo al “VFR speciale in zone di controllo” viene modificato nei punti appresso specificati:

<p>2) Su aeroporti presso i quali sono disponibili gli valori di riferimento della visibilità, la visibilità di suolo, oltre a fine dell'operazione dell'autorizzazione al VFR speciale se riferita al valore di visibilità minima richiesta sull'aeroporto.</p> <p>3) Gli elicotteri possono essere condotti in VFR speciale di notte, soggetti ad un'autorizzazione ATIS, in accordo alle seguenti minime meteorologiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la visibilità al suolo o in volo, non deve essere inferiore a 3 km; - l'altezza della base delle nubi non deve essere inferiore a 450 m (1500 ft) AGL; - fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo o con l'acqua. <p>4) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi. Ciò non esenta il pilota da richiedere l'autorizzazione VFR speciale in condizioni meteorologiche al di sotto di quelle specificate nella lettera l) precedente.</p> <p>5) In caso di richiesta di autorizzazione al VFR speciale per l'attraversamento della zona di controllo, il pilota dell'aeromobile interessata deve riportare all'ATIS la visibilità in volo.</p> <p>6) Tra tutti i voli in VFR speciale e tra questi ed i voli in IFR sono applicate le separazioni standard, a meno che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) siano applicabili separazioni minime particolari basate sull'autorizzazione di controllo, sulla quota di rispetto e di attesa a vista (VFR), sia tra voli in VFR speciale che tra questi ed i voli IFR; oppure b) sia possibile ridurre le separazioni minime nelle vicinanze dell'aeroporto secondo quanto previsto dalle normative applicabili. 	<p>2) At aerodromes where more than one visibility observation is available, the ground visibility relevant to issuing special VFR authorisation will be referred to the lowest visibility observed.</p> <p>3) Helicopters may be conducted as special VFR during night, subject to an ATIS clearance, according to following meteorological minima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the flight or ground visibility shall be not less than 3 km; - the height of the base of clouds shall be not less than 450 m (1500 ft) AGL; - clear of clouds and with the surface in sight. <p>4) For HEMS operations relevant operational regulations shall apply. This should not exempt the pilot from requesting a special VFR authorisation when meteorological conditions are below than those specified in letter l) above.</p> <p>5) In case a special VFR clearance is requested to cross a control zone, the pilot of the pertinent aircraft shall report to the ATIS the flight visibility.</p> <p>6) Between special VFR flights and between special VFR and IFR flights, standard separation will be applied, unless:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) particular separation minima based on the use of control, height, visual reporting and holding points (VFR) are applicable both between special VFR flights and between special VFR and IFR flights; or b) it is possible to reduce separation minima in the vicinity of the aerodrome, according to the applicable regulations.
---	---

16.

Regole del volo strumentale

Revisione delle regole applicabili a tutti i voli IFR:

ENR 1.3 REGOLE DEL VOLO STRUMENTALE INSTRUMENT FLIGHT RULES	ENR 1.3 REGOLE DEL VOLO STRUMENTALE INSTRUMENT FLIGHT RULES
<p>1 Operazioni in IFR</p> <p>ANNESSO 3, Capitolo 5 Reg. ENR 301, 301A, 301B, 301C, 301D, 301E, 301F, 301G, 301H, 301I, 301J, 301K, 301L, 301M, 301N, 301O, 301P, 301Q, 301R, 301S, 301T, 301U, 301V, 301W, 301X, 301Y, 301Z</p> <p>1.1 Regole applicabili a tutti i voli IFR</p> <p>1) Equipaggiamenti L'aeromobile deve essere equipaggiato con lo strumentario adeguate e con gli strumenti necessari per il volo IFR secondo le specifiche stabilite dalla ICAO e conformemente alle procedure di volo IFR approvate dallo Stato di cui è il titolare o l'operatore, quando tale Stato ha fornito i pertinenti servizi IFR.</p> <p>2) Livelli minimi Tuttavia quando sia necessario per il decollo o l'atterraggio o quando sia specificamente autorizzato dall'autorità competente, un volo IFR deve essere condotto ad un livello che non sia inferiore all'altitudine minima di volo stabilita dallo Stato di cui è il titolare o l'operatore, quando tale Stato ha fornito i pertinenti servizi IFR.</p> <p>3) Cambiamento del regime di volo da IFR a VFR Un aeromobile che intende cambiare regime di volo da IFR a VFR deve essere equipaggiato con i servizi IFR e deve essere in grado di comunicare al piano di volo in vigore.</p> <p>4) Quando un aeromobile, condotto secondo le regole del volo IFR, si trova in una situazione di emergenza, il pilota deve essere autorizzato a cambiare il regime di volo per il volo VFR, purché tale cambio avvenga entro il tempo di volo IFR autorizzato.</p>	<p>1 IFR Operations</p> <p>ANNEX 3, Chapter 5 Reg. ENR 301, 301A, 301B, 301C, 301D, 301E, 301F, 301G, 301H, 301I, 301J, 301K, 301L, 301M, 301N, 301O, 301P, 301Q, 301R, 301S, 301T, 301U, 301V, 301W, 301X, 301Y, 301Z</p> <p>1.1 Rules applicable to all IFR flights</p> <p>1) Equipment Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with necessary equipment appropriate to the rules to be flown under in accordance with the standards of minimum equipment.</p> <p>2) Minimum levels Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorized by the competent authority, all IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is concerned, or where no such minimum flight altitude has been established:</p> <p>4) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 100 m (3200 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;</p> <p>5) elements than as specified in point 4) above, at a level which is at least 100 m (3200 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.</p> <p>3) Change the conduct of flight from IFR to VFR An aircraft wishing to change the conduct of its flight from IFR to VFR shall be equipped with the IFR services and shall be able to communicate with the competent authority. The IFR flight shall be conducted until the competent authority has advised the pilot that the change is to be made to the current flight plan.</p> <p>4) When an aircraft operating under the instrument flight rules is in a situation of emergency, it shall be authorized to change the mode of flight to VFR, provided that such change takes place within the authorized IFR flight time and that the pilot reports the change to the competent authority.</p>
<p>1.2 Regole applicabili ai voli IFR entro spazi aerei controllati</p> <p>1) I voli IFR devono avvenire alle procedure delle regole del volo IFR, con l'eccezione di quelle specificate nella Sezione II del Regolamento ENR 301, quando sono condotti all'interno di spazi aerei controllati.</p> <p>2) Un volo IFR che opera in volo di crociera in uno spazio aereo controllato deve essere condotto ad un livello di crociera, oppure, se autorizzato, al livello di crociera, superiore, se autorizzato, al livello di crociera, inferiore, specificato nella Tabella 1.1, al di sopra di un livello, specificato nella Tabella 1.1, di emergenza (EMERGENCY).</p>	<p>1.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace</p> <p>1) IFR flights shall comply with the provisions of Sections 1 and 2 of the Regulation (ENR, IFR), when operated in controlled airspace.</p> <p>2) An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall comply with the provisions of Table 1.1, subject to the following:</p> <p>a) If authorized by ATIS and to ensure that climb clearances, between the levels of above a level, specified from the table of cruising levels</p>
<p>1.3 Regole applicabili ai voli IFR al di fuori degli spazi aerei controllati</p> <p>1) Livelli di crociera Un volo IFR che opera in volo di crociera al di fuori di spazi aerei controllati, indipendentemente dal livello, deve essere condotto ad un livello di crociera appropriato alla sua rotta come specificato nella Tabella 1.1.</p> <p>2) Comunicazioni Un volo IFR effettuato al di fuori degli spazi aerei controllati ma all'interno di un spazio aereo, a lungo raggio, designato ENAC, in conformità al ENR 1.3.3, par. 1.1.1, deve mantenere comunicazioni vocali terra-terra continue sull'appropriata frequenza e debite comunicazioni con il servizio informazioni voli.</p> <p>3) Rapporti di posizione Un volo IFR che opera al di fuori degli spazi aerei controllati e che deve mantenere comunicazioni vocali terra-terra continue, sull'appropriata frequenza e debite comunicazioni con il servizio informazioni voli, deve mantenere comunicazioni vocali terra-terra continue, come specificato alle norme ENR 1.3.3 per i voli controllati.</p>	<p>1.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace</p> <p>1) Cruising levels An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace, regardless of the level, shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels below (Table 1).</p> <p>2) Communications An IFR flight operating outside controlled airspace but within an airspace, at long range, designated by the competent authority in accordance with ENR 1.3.3, para. 1.1.1, shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and with the air traffic services unit providing flight information service.</p> <p>3) Position reports An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the competent authority to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and within long range communication, as required with the air traffic services unit providing flight information service, shall report, as specified in ENR 1.3.3 for controlled flights.</p>

17.

Lievi modifiche alla fraseologia da usare durante gli avvicinamenti a vista:

<p>00) Fraseologia</p> <p>4) RICHIEDERE AVVICINAMENTO A VISTA: ADVISE ME (ABLE) TO ACCEPT VISUAL APPROACH TO VISTA (NUMBER)</p> <p>4) REPORTARE VISUALE: REPORT VISUAL</p> <p>4) REPORTARE (LUCI) PISTA IN VISTA: REPORT (LIGHTS) PISTA IN VISTA</p> <p>4) AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero): ADVISE ME (ABLE) TO ACCEPT VISUAL APPROACH TO VISTA (NUMBER)</p> <p>5) In caso di avvicinamenti a vista successivi, quando il pilota dell'aeromobile che segue ha richiesto di avere a vista l'aeromobile che lo precede: AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero). MANTENERE PROPRIA SEPARAZIONE DA (tipo di aeromobile) e categoria di turbolenza di coda a seconda dei casi. CHE VO PRECIDE (ATTENZIONE TURBOLENZA DI CODA): MAINTAIN SEPARATION FROM (TYPE OF AIRCRAFT) AND WAKE TURBULENCE (ATTENTION WAKE TURBULENCE)</p> <p>NOTE</p> <p>(1) La frase controllata indica che la trasmissione è originata dal pilota.</p> <p>(2) L'uso dell'espressione REQUEST VISUAL APPROACH OCHENDELING AVVICINAMENTO A VISTA, o dell'espressione ADVISE ME (ABLE) TO ACCEPT VISUAL APPROACH (AVVICINAMENTO A VISTA) o dell'espressione ADVISE ME (ABLE) TO ACCEPT VISUAL APPROACH TO VISTA, sono intesa come conferme da parte del pilota che l'espressione può essere condotta e che sono soddisfatte tutte le condizioni relative al completamento della stessa.</p>	<p>00) Phraseology</p> <p>4) REQUEST VISUAL APPROACH: ADVISE ME (ABLE) TO ACCEPT VISUAL APPROACH (NUMBER)</p> <p>4) REPORT VISUAL</p> <p>4) REPORT RUNWAY (LIGHTS) IN SIGHT: REPORT VISUAL APPROACH RUNWAY (NUMBER)</p> <p>5) In case of successive visual approaches when the pilot of the following aircraft has reported having the preceding aircraft in sight: CLEAR TO VISUAL APPROACH (NUMBER) FROM PRECEDING (TYPE OF AIRCRAFT) AND WAKE TURBULENCE (ATTENTION WAKE TURBULENCE)</p> <p>REMARKS</p> <p>(1) The underlined phrase denotes pilot transmission.</p> <p>(2) Use of the expression REQUEST VISUAL APPROACH, or of the expression ADVISE ME (ABLE) TO ACCEPT VISUAL APPROACH, will be intended by ATIS as a confirmation, by the pilot, that the operation can be conducted and all conditions relevant to its completion are met.</p>
--	--

18.

Nel capitolo “Classificazione dello spazio aereo ATS” (ENR 1.4-1) è stata cancellata la definizione di ATZ a regolamentazione speciale.

Le ATZ degli aeroporti di Viterbo, Guidonia, Roma Urbe, Sarzana Luni e Lampedusa che precedentemente erano così definite, sono ora da considerare quali ATZ di aeroporti controllati non contenute in una CTR, classificate “G”.

Per ognuno dei citati aeroporti è stata elaborata una specifica procedura applicabile ai voli VFR nelle relative pagine AD.

19.

Completa revisione del paragrafo riguardante

“Installazione ed uso del transponder SSR nello spazio aereo italiano”. (ENR 1.6-4)

<p>2 INSTALLAZIONE ED USO DEL TRANSPONDER SSR NELLO SPAZIO AEREO ITALIANO</p>	<p>2 CARRIAGE AND OPERATION OF SSR TRANSPONDER WITHIN ITALIAN AIRSPACE</p>
<p>2.1 Equipaggiamento Vedi GEN 1.5</p>	<p>2.1 Equipment See GEN 1.5</p>
<p>Reg. 923/2012 SERA, SERA.13001</p>	<p>Reg. 923/2012 SERA, SERA.13001</p>
<p>2.2 Utilizzo di un transponder SSR</p> <p>1) Quando un aeromobile ha in dotazione un transponder funzionante, il pilota deve impiegare il transponder in ogni momento e in modo indipendente da l'aeromobile è all'interno o al di fuori dello spazio aereo dove SSR è utilizzato per ogni ATZ.</p> <p>2) Il pilota non devono inserire il dispositivo "IDENT" a meno che non sia richiesto dall'ATIS.</p> <p>3) Ad eccezione dei voli nello spazio aereo dove l'ENAC ha specificato l'uso obbligatorio del transponder (TRZ), aeromobili senza un'installazione di energia elettrica sufficiente sono esentati dall'obbligo di impiegare il transponder in ogni momento.</p>	<p>2.2 Operation of an SSR transponder</p> <p>1) When an aircraft carries a serviceable SSR transponder, the pilot shall operate the transponder at times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where SSR is used for ATZ purposes.</p> <p>2) Pilots shall not operate the "IDENT" feature unless requested by ATIS.</p> <p>3) Except for flight in airspace designated by ENAC for mandatory operation of transponder (TRZ), aircraft without sufficient electrical power supply are exempted from the requirement to operate the transponder at all times.</p>
<p>2.3 Selezione del transponder SSR Mode A</p>	<p>2.3 SSR transponder Mode A code setting</p>
<p>1) Per indicare che si trova in una situazione di emergenza specifica, il pilota di un aeromobile equipaggiato di SSR deve:</p> <p>a) selezionare il codice 7700 per indicare uno stato di emergenza a meno che l'ATIS non abbia precedentemente indicato al pilota di impiegare il transponder su un codice specifico. In qualsiasi caso, il pilota deve tuttavia selezionare il codice 7700 immediatamente se ha una valida ragione di credere che ciò possa essere la migliore linea d'azione;</p> <p>b) selezionare il Codice 7600 per indicare uno stato di avaria delle comunicazioni radio;</p> <p>c) tentare di selezionare il codice 7500 per indicare uno stato di emergenza. Se la comunicazione è qualificata, in alternativa dovrebbe essere utilizzato il codice 7500.</p> <p>2) Ad eccezione dei casi descritti alle precedenti lettere a), il pilota deve:</p> <p>a) selezionare il codice come richiesto dall'ente ATIS; o</p> <p>b) in assenza di istruzioni ATIS relative alla selezione del codice, selezionare il codice 2000; e</p> <p>c) quando non vengono ricevuti i servizi di traffico aereo, selezionare il codice 7000. Alle scopi di impiegare la localizzazione degli aeromobili equipaggiati.</p>	<p>1) To indicate that it is in a specific contingency situation, the pilot of an aircraft equipped with SSR shall:</p> <p>a) select Code 7700 to indicate a state of emergency unless ATIS has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot shall immediately select Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action;</p> <p>b) select Code 7600 to indicate a state of radio-communication failure;</p> <p>c) attempt to select Code 7500 to indicate a state of emergency. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.</p> <p>2) Except in the cases described in a) above, the pilot shall:</p> <p>a) select codes as instructed by the ATIS unit; or</p> <p>b) in the absence of ATIS instructions related to code setting, select Code 2000; or</p> <p>c) when not receiving air traffic services, select Code 7000 in order to improve the detection of nearby equipped aircraft.</p>
<p>NOTA</p> <p>Si raccomanda particolare attenzione nell'uso del codice 7500 al fine di evitare l'attivazione casuale di emergenza (7500, 7600 e 7700) che costituisce violazione degli artt. 548 e dello Statuto Atmos.</p> <p>3) Se si osserva che il codice indicato sullo schermo radar è diverso da quello che è stato assegnato all'aeromobile:</p> <p>a) il pilota deve essere disposto di confermare il codice selezionato, o, se del caso, di ritarare il codice corretto; e</p> <p>b) se la discrepanza tra il codice assegnato e quello visualizzato persiste, il pilota può essere richiesto di interrompere l'impiego del transponder dell'aeromobile. In conseguenza devono essere informati la posizione di controllo, l'autoreità di controllo, ente interessato che utilizza l'SSR, o la multimediosità (MUT) via terminale dell'ATS.</p>	<p>REMARK</p> <p>It is strongly recommended to pay attention when selecting Code 7500 in order to avoid mistaken emergency codes (7500, 7600 and 7700) which may cause the activation of ATIS, SAR and Air Defense units.</p> <p>3) When it is observed that the code shown on the situation display is different from what has been assigned to the aircraft:</p> <p>a) the pilot shall be requested to confirm the code selected and, if the situation warrants, to reselect the correct code; and</p> <p>b) if the discrepancy between assigned and displayed codes still persists, the pilot may be requested to stop the operation of the aircraft transponder. The next control position and any other affected unit using SSR and/or multimediosità (MUT) in the provision of ATIS shall be informed accordingly.</p>
<p>Reg. UE 923/2012 SERA, SERA.13010</p>	<p>Reg. EU 923/2012 SERA, SERA.13010</p>
<p>2.4 Informazioni derivate dall'altitudine-pressione</p>	<p>2.4 Pressure-altitude derived information</p>
<p>1) Quando l'aeromobile è equipaggiato con apparecchiature di Mode C, l'aeromobile, il pilota deve impiegare continuamente tale modo, se non è espressamente previsto dall'ATIS.</p> <p>2) Valore di accuratezza delle informazioni di livello derivate dal Mode C</p> <p>Il valore di tolleranza per determinare l'accuratezza dell'informazione di livello derivata dal Mode C, rappresentata sullo schermo del controllore deve essere di:</p> <p>a) +/- 60 m (+/- 200 Ft) nello spazio aereo RVSM;</p> <p>b) +/- 90 m (+/- 300 Ft) al di fuori dello spazio aereo RVSM</p> <p>3) Per la determinazione del livello occupato da un aeromobile si applicano i seguenti criteri:</p> <p>a) +/- 200 Ft, nello spazio aereo RVSM, per l'aeromobile che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantiene un livello; - raggiunge un livello; <p>b) +/- 300 Ft, nello spazio aereo RVSM, per l'aeromobile che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lascia un livello; - attraversa un livello in salita o in discesa; <p>c) +/- 300 Ft, al di fuori dello spazio aereo RVSM.</p>	<p>1) When the aircraft carries serviceable Mode C equipment, the pilot shall continuously operate the Mode unless otherwise indicated by ATIS.</p> <p>2) Verification of accuracy of Mode C-Derived level information</p> <p>The tolerance value used to determine that Mode C-derived information displayed to the controller is accurate shall be:</p> <p>a) +/- 60 m (+/- 200 Ft) in RVSM airspace;</p> <p>b) +/- 90 m (+/- 300 Ft) outside RVSM airspace.</p> <p>3) The following criteria apply when determining level occupancy</p> <p>a) +/- 200 Ft, in RVSM airspace, for aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintaining a level; - reaching a level; <p>b) +/- 300 Ft, in RVSM airspace, for aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vacating a level; - passing a level during climb or descent; <p>c) +/- 300 Ft, outside RVSM airspace.</p>
<p>Reg. UE 923/2012 SERA, SERA.13015</p>	<p>Reg. UE 923/2012 SERA, SERA.13015</p>
<p>2.5 Selezione dell'identificazione dell'aeromobile con il transponder SSR Mode S</p> <p>1) Gli aeromobili equipaggiati con Mode S dotato del dispositivo di identificazione dell'aeromobile, devono trasmettere l'identificazione dell'aeromobile come specificata alla voce 7 del piano di volo ICAO applicabile, se non è stata compilata un piano di volo, la registrazione dell'aeromobile.</p> <p>2) Qualunque volta viene osservato sullo schermo radar che l'aeromobile non emette la</p>	<p>2.5 SSR transponder Mode S aircraft identification setting</p> <p>1) Aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in Item 7 of the ICAO flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.</p> <p>2) Whenever it is observed on the situation display that the aircraft identification transmitted by a</p>

<p>un aeromobile equipaggiato con Mode S è diviso da quello previsto, il pilota del caso, reinserisce l'identificatore corretto del sermone.</p>	<p>Mode S-equipped aircraft is different from that expected from the aircraft, the pilot shall be requested to confirm and, if necessary, re-enter the correct aircraft identification.</p>
<p>NOTA</p>	<p>REMARK</p>
<p>Il pilota è informato dall'ATC dell'eventuale persistenza della discrepanza</p>	<p>Pilot is informed by ATC of the eventual persistence of the discrepancy</p>
<p>Req. UE 932/2012 SERA, SERA.13020</p>	<p>Req. UE 932/2012 SERA, SERA.13020</p>
<p>2.6 Avvertenza al transponder SSR quando è stabilizzata la distanza di un transponder funzionante</p> <p>1) Nel caso di un'uscita al transponder dopo il decollo, come ATC deve tentare di far conpagare il volo verso l'aeroporto di destinazione conformemente al piano di volo.</p> <p>2) Nel caso di un transponder che ha avuto un'uscita e che non può essere riparato prima della partenza, il pilota deve:</p> <p>4) informare ATIS non appena possibile, preferibilmente prima della presentazione del piano di volo;</p> <p>5) inserire nel piano di volo del modulo di piano di volo ICAD alla voce SSR il carattere "N" per indicare l'inefficienza del transponder oppure, in caso di parziale uscita al transponder, il carattere "P" per indicare la capacità corrispondente alla rimanente capacità del transponder; e</p> <p>6) attenersi ad ogni procedura pubblicata per richiedere un'eccezione dal requisito di distanza di un transponder funzionante.</p>	<p>2.6 SSR transponder failure when the carriage of a functioning transponder is mandatory</p> <p>1) In case of a transponder failure after departure, ATC units shall attempt to provide for communication of the flight to the destination aerodrome in accordance with the flight plan.</p> <p>2) In the case of a transponder which has failed and cannot be restored before departure, pilots shall:</p> <p>4) inform ATIS as soon as possible, preferably before submission of a flight plan;</p> <p>5) insert in Item 10 of the ICAD flight plan form under SSR the character "N" for complete unavailability of the transponder or, in case of partial transponder failure, insert the character "P" according to the remaining transponder capability; and</p> <p>6) comply with any published procedures for requesting an exemption from the requirements to carry a functioning SSR transponder.</p>
<p>Req. ENAC RAIT, RAIT.13030</p>	<p>Req. ENAC RAIT, RAIT.13030</p>
<p>2.7 Specifiche applicabili in caso di avvertenza al transponder SSR</p> <p>1) Avvertenza al transponder SSR prima della partenza</p> <p>4) Fatto salvo le disposizioni successive, le avvertenze relative totali a parziali del Modo A o C del transponder SSR approvate dallo Stato di Operazioni non sono considerate valide ai fini del volo nella stessa area delle seguenti informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma.</p> <p>5) Il volo con il transponder SSR inefficiente non deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - intervenire lo spazio aereo RVSM, in tal caso nel campo 10 del modulo di piano di volo ICAD, alla voce SSR non deve essere inserito il carattere "N", oppure - essere effettuato in VFR notturno. <p>6) SSR ETC: essere rispettato, in presenza di situazione di traffico generale, la situazione di traffico pesante, di traffico aereo, il pilota deve attendere l'ordine di autorizzazione riservata e confermata o a posteriori autorizzazione ammessa, emessa dall'ATIS, oppure, se non richiesto di rimanere all'altitudine di partenza o di accettare su un altro aeroporto idoneo per l'operare e per l'ATC.</p> <p>4) I voli VFR negli spazi aerei di Classe C o D, in corrispondenza della situazione di traffico pesante e priorità, possono essere soggetti a ritardi, indalamenti o ATC, traffico necessariamente richiesto a quello pianificato e richiesto dal volo.</p>	<p>2.7 Specific restrictions in case of SSR transponder failure</p> <p>1) SSR Transponder failure before departure</p> <p>4) Except as indicated in the provisions below, any total or partial inefficiency of Mode A or C of the SSR transponder approved by the State Aviation Authority of the Operator is not considered valid for the purposes of flying within Brindisi, Milano and Roma flight information regions.</p> <p>5) Aircraft with SSR transponder failure shall not:</p> <ul style="list-style-type: none"> - operate within the RVSM airspace, in this case the character "N" shall not be inserted under SSR in item 10 of the ICAD flight plan form, or - operate as a VFR flight at night. <p>6) The requirement ATC units, considered the present and the forecast traffic situation, may change the state of departure, the flight level or the general mode of the flight following changes may be necessary during the flight.</p> <p>4) VFR flights within class C or D airspace may be subject to considerable delay and/or different routing, in relation to the planned mode or the route required by the pilot, considered the present and forecast traffic situation.</p>
<p>2) Avvertenza al transponder SSR durante il volo</p> <p>4) La sola avvertenza del Modo C non pregiudica il proseguimento del volo.</p> <p>5) Nel caso in cui il transponder SSR trasmetta un'informazione di quota errata, il pilota deve trasferire il Modo C in modo da prevenire l'emissione di falsi avverti di intrusione (IA, Inadvertent Altitude) da aeromobili equipaggiati con impianto ACAS II.</p> <p>6) Non è consentito operare nello spazio aereo RVSM, tranne il caso in cui l'aeromobile soddisfi i requisiti di cui all'articolo 13020 della parte II del regolamento UE 932/2012. In tal caso l'aeromobile deve essere equipaggiato con SSR APPROVED e, pertanto, non è applicabile la riduzione del numero di operazioni verticali tra lo stesso e gli altri aeromobili.</p> <p>4) In caso di avvertenza al transponder SSR durante il volo nella spazio aereo dove è prevista la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, il pilota deve attendere l'ordine di autorizzazione riservata e confermata o a posteriori autorizzazione ammessa, emessa dall'ATIS, oppure, se non richiesto di rimanere all'altitudine di partenza o di accettare su un altro aeroporto idoneo per l'operare e per l'ATC.</p> <p>4) Qualora un aeromobile con il transponder SSR in avvertenza (Stato C parziale) non possa ottenere l'autorizzazione, nel momento in cui, presso il primo aeroporto di atterraggio dopo l'uscita, si applicano le disposizioni di cui al precedente punto 1).</p>	<p>2) SSR Transponder failure during the flight</p> <p>4) The failure of Mode C only, does not preclude the continuation of the flight.</p> <p>5) In case of a SSR transponder transmitting an incorrect altitude indication, pilot shall switch off Mode C, in order to prevent the generation of false Intrusion Alarms (IA) by aircraft equipped with ACAS II system.</p> <p>6) It is not allowed to fly in RVSM airspace, with the exception of aircraft experiencing the failure of Mode C only, when operating within the RVSM airspace. In this case the aircraft shall be equipped with SSR APPROVED and consequently no reduced vertical separation needs shall be applied between those aircraft and other aircraft.</p> <p>4) In the event of total or partial SSR transponder failure occurred when the aircraft is already in flight in airspace where air traffic control service is provided, pilot shall comply with the first clearance received and acknowledge or any amended ATC clearance or eventually be required to return to the departure aerodrome or to land at another aerodrome acceptable to the operator and to ATC.</p> <p>4) In the event an aircraft having experienced a Mode C transponder failure (partial or partial) cannot obtain the required clearance at the first aerodrome of landing after flight, the provisions contained in point 1) above, shall be applied.</p>
<p>2.8 Equipaggiamento obbligatorio transponder con Mode S</p> <p>Vedi GEN 1.5</p>	<p>2.8 Mode S transponder mandatory equipment</p> <p>See GEN 1.5</p>
<p>2.9 Separazione longitudinale minima basata sul tempo e sulla distanza osservata del radar</p> <p>Tale minima separazione longitudinale si applica in accordo alle prescrizioni dell'ICAO Doc 7039-6/UR.</p>	<p>2.9 Longitudinal separation minimum based on time and radar-observed distance</p> <p>Such longitudinal separation minimum is applied according to ICAO Doc 7039-6/UR provisions.</p>

20.

Revisione del paragrafo riguardante la “Presentazione del Piano di Volo” (ENR 1.10-1):

<p>1.1 Presentazione del piano di volo</p>	<p>1.1 Submission of a flight plan</p>
<p>1) Un piano di volo deve essere presentato prima di operare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un volo o parte di volo con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo; - qualsiasi volo attraverso i confini internazionali, ad eccezione dei voli che attraversano i confini internazionali tra Italia e Repubblica di San Marino; - qualsiasi volo programmato per operare di notte, se l'area di volo è di un aeroporto; - voli all'interno o penetrando in aree o lungo rotte designate, come pubblicate nelle pertinenti sezioni AIP. 	<p>1) A flight plan shall be submitted before operating:</p> <ul style="list-style-type: none"> - any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service; - any flight across international border, except for flights crossing international boundaries between Italy and Republic of San Marino; - any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome; - flights within or into areas or along designated routes, as published in the relevant sections of AIP.
<p>2) ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) può rendere pubblico il contenuto del piano di volo per i voli che si svolgono all'interno dell'ATIS di un aeroporto sul quale è fornito il servizio informazioni volo aeroperforata (AFIS) e dove sono consentite operazioni di decollo ed atterraggio in VFR.</p> <p>3) Un piano di volo VFR deve essere presentato, prima della partenza, all'ufficio informazioni ATIS (ARCI) competente.</p> <p>4) Fatto salvo quanto disposto ai precedenti punti 1) e 2), per i voli all'interno dello spazio aereo dove è fornito il servizio informazioni volo, non è richiesta l'obbligo di presentazione del piano di volo. Qualora tali aeromobili stabiliscono contatto radio bidirezionale con l'ente ATIS responsabile e intendono proseguire il volo senza presentare il piano di volo, devono comunicare l'esplicita intenzione di operare senza piano di volo, attraverso la possibilità di segnale riportata. Tale comunicazione non comporta la funzione del servizio di allarme da parte dell'ente ATIS contattato.</p> <p>“Incasamento ente ATIS” (tipo aeromobile) VFR (o IFR) (SERVIZIO PIANO DI VOLO)</p>	<p>2) ENAC (Italian Civil Aviation Authority) may render compulsory submission of a flight plan for flights operating within the ATIS of an aerodrome where aeroperforated flight information service (AFIS) is provided and IFR take-off and landing operations are allowed.</p> <p>3) A VFR flight plan shall be submitted, before departure, to the appropriate air traffic services reporting office (ARCI).</p> <p>4) Without prejudice to points 1) and 2) above, the submission of a flight plan is not required for flights operating within the airspace where flight information service is provided. In case such aircraft establish radio contact with the responsible ATIS unit and intend to continue flying without the submission of a flight plan, the explicit intention to operate without flight plan shall be communicated to the ATIS unit, using the phraseology indicated below. Such communication does not give rise to the provision of alerting service by the ATIS unit called.</p> <p>“ATIS unit call sign” (type of aircraft) VFR (or IFR) NO FLIGHT PLAN</p>
<p>5) Per i voli HEMS è stabilito un regime speciale di presentazione del piano di volo, in base al quale, per quanto possibile, devono essere stabiliti termini di cooperazione tra l'operatore e l'ente ATIS responsabile dello spazio aereo in cui si trova la base operativa HEMS. Tali termini di cooperazione devono contenere la comunicazione all'ente ATIS dei dati pertinenti dell'attività HEMS (es. tipo elicottero, equipaggiamento) ed i loro obiettivi approssimativi da parte dell'operatore. A seguito di tale attività HEMS, non comunicata direttamente in frequenza all'ente ATIS i dati verbali connessi alle specifiche voli.</p>	<p>5) HEMS flights are subject to special procedures regarding the submission of a flight plan, according to which operators where that, as far as possible, be established between the operator and the ATIS unit responsible in the airspace where the HEMS operational base is located. Such operations letters shall include written notification to the ATIS unit of pertinent activity-related data (i.e. helicopter type, equipment) and their flight objectives by the operator. Following that, the HEMS pilot may communicate directly in frequency to the ATIS unit verbatim data related to the specific flight.</p>
<p>NOTA</p> <p>SSR aeromobili che operano come RAT (Radar Air Traffic), SAR (Search and Rescue) e SAT (Security Air Traffic), sono esentati dalla presentazione del piano di volo.</p>	<p>REMARK</p> <p>Aircraft engaged in RAT (Radar Air Traffic), SAR (Search and Rescue) and SAT (Security Air Traffic) operations, are exempted to submit a flight plan.</p>

21.

Dal paragrafo riguardante i “tempi di presentazione del PLN” è stata rimossa la seguente nota:

I piani di volo presentati con un anticipo superiore alle 24 ore precedenti l'EOBT devono includere il DOF (Date Of Flight).

22.

Alcune parti del paragrafo dedicato al “Piano di volo abbreviato” vengono modificate. Eccone uno stralcio:

<p>2) Il piano di volo abbreviato viene presentato:</p> <p>a) in radiotelefono, con una delle seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati; - prima di intessere una TMA/CTA, all'FC competente per lo spazio aereo limitato; - all'AFIS dell'aeroporto di partenza se chiesto all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile si applica quanto previsto al primo alinea; <p>b) per via telematica quando sono disponibili terminali e servizi di supporto autorizzati all'ENAC.</p>	<p>2) An abbreviated flight plan is submitted:</p> <p>a) by radiotelephony, using one of the following modalities:</p> <ul style="list-style-type: none"> - to the ATC unit responsible for the first affected airspace; - before enter a TMA/CTA, to the FC responsible for the affected airspace; - to the AFIS of the departing aerodrome if located within a CTR, when AFIS is not available, (not used apply). <p>b) by telematic means when available and authorized by ENAC.</p>
<p>7) Il servizio di allarme viene fornito a partire dal momento in cui l'aeromobile, approssimato lo spazio aereo controllato, stabilisce il primo contatto radio con l'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati, per ottenere l'autorizzazione all'ingresso.</p>	<p>7) The alerting service is provided from the time in which the aircraft, approximating a controlled airspace, establishes the initial radio contact with the ATC unit responsible for the first of the affected airspace, to obtain the entry authorization.</p>
<p>8) Il piano di volo abbreviato è considerato chiuso all'uscita dello spazio aereo controllato, o dall'ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati. Oltre tale punto non viene più fornito il servizio di allarme. Rimangono impendibili gli obblighi di assistenza ai voli per i quali si ritiene, in qualunque modo, necessitante la efficienza operativa dell'aeromobile e comunque o che il volo necessita di ricerca a/r o soccorso.</p>	<p>8) An abbreviated flight plan is assumed closed when the aircraft leaves the controlled airspace or the last contiguous controlled airspace affected. Beyond that point, alerting service is no longer provided without prejudice to the obligations to provide assistance to cases for which the notice that the aircraft's operating efficiency is impaired and that the flight needs to search and/or rescue has been received in any way.</p>
<p>9) Per la presentazione e la chiusura del piano di volo abbreviato viene utilizzata la seguente fraseologia:</p> <p>a) "Domanda ente ATC (nomativo aeromobile) (numero) (Volo) RICHIEDENDO APERTURA PIANO DI VOLO ABBREVIATO".</p> <p>b) "Domanda ente ATC (nomativo aeromobile) (numero) (Volo) CHIUDENDO PIANO DI VOLO ABBREVIATO".</p>	<p>9) The following phraseology shall be used to submit and close an abbreviated flight plan:</p> <p>a) "ATS unit call sign (aircraft call sign) (number) (Volo) REQUESTING FLIGHT PLAN".</p> <p>b) "ATS unit call sign (aircraft call sign) (number) (Volo) CLOSING ABBREVIATED FLIGHT PLAN".</p>