

- Pag. X.14 sostituire

Documenti di riferimento

- Regolamento Licenza di Operatore del Servizio Informazioni Volo (FIS) emendamento 1 del 23 aprile 2018
- Regolamento di esecuzione UE 2017/373 che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea;
- Regolamento (UE) 923/2012 del 26 settembre SERA “Standardised European Rules of the Air” che stabilisce regole dell’aria uniche europee e disposizioni concernenti servizi e procedure della navigazione aerea.;
- Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione del 20 luglio 2016, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n.923/2012 in relazione all’aggiornamento e al completamento delle regole dell’aria -
- Regolamento ENAC Regole dell’Aria Italia (R.A.I.T.) Edizione n° 4 del 13/05/2021, entrato in vigore il 1/09/2021
- Manuale Operativo dei Servizi di Traffico Aereo (ATS) ENAV
- Regolamento ENAC sulla costruzione e l’esercizio degli aeroporti ed.2 Emendamento 9 del 23/10/2014 ;
- Regolamento ENAC Meteorologia per la Navigazione Aerea, Edizione n° 1 – Emendamento 1 del 20 ottobre 2011
- Manuale operativo MET ENAV
- ENAC, Circolare ATM 08B fraseologia aeronautica del 03/02/2022
- Regolamento ENAC – Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche di idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici Ed. n.3 del 4 maggio 2015 .
- Regolamento ENAC Servizi del Traffico Aereo edizione n°2 dell’8 giugno 2015 ;
- Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Emendamento 3 del 24 marzo 2017
- EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service (AFIS), edizione 1.0

DEFINIZIONI (da aggiungere):

- pag. X.23 **AEROMOBILI MILITARI** - gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad usi militari. Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nei registri degli aeromobili militari dal Ministero della difesa (Art. 745 del Codice della Navigazione), (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag.X.23 **AEROMOBILI PRIVATI**, tutti gli altri aeromobili diversi dagli aeromobili di Stato. Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (Art. 744 del Codice della Navigazione), (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag.X.26 **APPARECCHIO PER IL VOLO LIBERO**, un deltaplano, ovvero un parapendio ovvero ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo, con decollo a piedi, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- Pag. X.26 **Apparecchio VDS**, un mezzo con motore impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag.X.26 **Apparecchio VDS avanzato**, un apparecchio VDS avente i requisiti tecnici di cui all'art. 8 del DPR 9 luglio 2010, n. 133, (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag.X.28 **BUSTER AIR TRAFFIC (BAT)**, attività di volo reale o addestrativa condotta per esigenze di pronto intervento, di ordine/sicurezza pubblica/protezione civile e dogana effettuata da aeromobili di Stato, in conformità alle disposizioni delle autorità di Stato competenti, (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag.X.38 **Spazio aereo nazionale**, lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato italiano ovvero lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare, ovvero lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale (Art. 3 del Codice della Navigazione), (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021" entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag. X32 **Alla definizione LAVORO AEREO fa seguito la presente spiegazione di ENAC:**

RAIT 3132 LAVORO AEREO

a) Le attività di lavoro aereo sono effettuate in conformità ai regolamenti UE, ENAC e leggi nazionali, nonché in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'appropriato ente ATS. Per le attività svolte all'interno degli spazi aerei di classe A, B, C, D, ed E e nelle zone di traffico di aeroporto, si applicano le seguenti specifiche disposizioni:

- 1) l'attività deve essere coordinata con almeno 2 ore di anticipo dall'ente ATS responsabile.
- 2) l'attività è soggetta al traffico in atto nello spazio aereo interessato.
- 3) è obbligatorio l'uso del transponder Modo A e C;
- 4) è vietato effettuare lancio di manifestini o altro materiale pubblicitario, anche se di peso limitato, sugli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze.

b) All'interno delle ATZ degli aeroporti dove non è istituito un ente ATS, si applicano le procedure locali pubblicate in AIP-Italia AD2.

- pag.x.38 **Spazio aereo nazionale**, lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato italiano ovvero lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare, ovvero lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale (Art. 3 del Codice della Navigazione), (Regole dell’Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).

Definizioni da sostituire:

- pag X.39 **TRAFFICO AEREO OPERATIVO** (Operational Air Traffic – OAT)”, traffico aereo che non segue le procedure previste per il traffico aereo generale e per il quale le norme e le procedure sono state specificate dalla Autorità per l’aviazione militare. (Regole dell’Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).
- pag. X.41 inserire la seguente definizione

Zona cross border (CBA), una restrizione od una riserva di spazio aereo stabilita al di sopra di confini internazionali destinata a specifiche attività operative

pag. X.41 vanno sostituire le seguenti definizioni :

“**ZONA TEMPORAEAMENTE RISERVATA** Temporary Reserved Area (TRA)”, volume definito di spazio aereo, normalmente sotto la giurisdizione di un’autorità aeronautica e temporaneamente riservato per un uso specifico da parte di un'altra autorità aeronautica, nel quale può essere consentito il transito tramite un'autorizzazione ATC. (Regole dell’Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).

“**ZONA TEMPORANEAMENTE SEGREGATA** - Temporary Segregated Area (TSA)”, spazio aereo di definite dimensioni, normalmente sotto la giurisdizione di un’Autorità Aeronautica, temporaneamente segregato, mediante un comune accordo, per l’uso specifico da parte di un’altra Autorità Aeronautica ed attraverso il quale il transito di altro traffico non è consentito. (Regole dell’Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).

- Pag. 2.5 inserire – larghezza al posto di lunghezza (segnato in rosso) para 2.1.6 **Tabella 1 Aerodrome Reference Code**

(Regolamento ENAC costruzione e l’esercizio degli aeroporti Ed. 2 emen. 9 del 23/10/2014)

AERODROME REFERENCE CODE <i>(dimensioni in metri)</i>				
N° codice Code a/m number	Valore lunghezza pista di riferimento dell’a/m Rwy lenght	Codice lettera Code letter	Apertura alare Wing span	Larghezza max. carrello principale Outer main gear Wheel span
1	< 800	A	< 15	< 4,5
2	≥800-1200	B	15-24	4,5-6
3	≥1200-1800	C	24-36	6-9
4	>1800	D	36-52	9-14
		E	52-60	9-14
		F	≥65	≥14 e <16

- Pag. 3.8 al pragr. 3.1.7.1 **tipologie di traffico aereo al punto b) Traffico aereo operativo (OAT) cambiare la definizione con la seguente:**

TRAFFICO AEREO OPERATIVO (Operational Air Traffic – OAT)”, traffico aereo che non segue le procedure previste per il traffico aereo generale e per il quale le norme e le procedure sono state specificate dalla Autorità per l’aviazione militare. (Regole dell’Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).

- Pag 3.14 prima del punto **3.2 Rotte Condizionali** inserire il sottostante paragrafo

RAIT.6005 Requisiti per le comunicazioni e transponder SSR (Regolamento RAIT 4 Ed. del 13/05/2021)

- a) I voli VFR e IFR in ingresso, dall’estero, nello spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, devono stabilire il contatto radio bilaterale con l’ente ATS responsabile prima di attraversare il confine FIR, indipendentemente dalla classe di spazio aereo interessato
- b) In riferimento a SERA.6005 a)1)
 - 1) le ATZ degli aeroporti dove è fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS) e le ATZ degli aeroporti controllati classificate “G” sono designate come zona radio obbligatoria (RMZ) durante gli orari di operatività dell’Ente ATS. Tutti i voli VFR e IFR che operano all’interno di dette ATZ, e gli aeromobili, i pedoni e i veicoli, direttamente o attraverso una scorta, che sono in area di manovra o stanno per entrarvi, devono mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l’ente dei servizi di traffico aereo responsabile sul canale di comunicazione appropriato.
 - 2) L’ENAC può designare le ATZ degli aeroporti dove non sono forniti i servizi di traffico aereo, come zona RMZ-TIBA (Traffic Information Broadcasts by Aircraft) in accordo all’appendice 6 del Regolamento RAIT 4 Ed.
- c) In riferimento a SERA.6005 b)1), lo spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma è designato come zona ad utilizzo obbligatorio di trasponditore (TMZ), denominata “TMZ Italia”, e, fatti salvi i requisiti del regolamento UE 1207/2011, all’interno di esso devono essere equipaggiati con un transponder SSR in grado di operare sui modi A e C o sul modo S:
 - 1) tutti i velivoli, gli elicotteri e gli apparecchi VDS “avanzati” che operano in qualunque classe di spazio aereo; e
 - 2) gli altri aeromobili, diversi da quelli di cui al precedente punto 1), che operano negli spazi aerei di classe A, B, C, D, ed E.

(A seguire inserire)

Appendice 6 del Regolamento RAIT 4 Ed. del 13/05/2021

**TRASMISSIONI DI INFORMAZIONI DI TRAFFICO DA PARTE DI AEROMOBILI (TIBA) E
RELATIVE PROCEDURE OPERATIVE - RMZ-TIBA (Traffic Information Broadcasts by Aircraft)**

INTRODUZIONE E APPLICABILITÀ DELLE TRASMISSIONI

La trasmissione di informazioni di traffico da parte di aeromobili ha lo scopo di consentire che i rapporti e le pertinenti informazioni supplementari, che hanno natura di avvisi, siano trasmessi dai piloti sulla frequenza radiotelefonica VHF designata, affinché i piloti degli altri aeromobili nelle vicinanze possano esserne informati.

Le procedure di trasmissione sono applicate in uno spazio aereo designato dove esiste:

- a) la necessità di integrare le informazioni sui rischi di collisione fornite al di fuori dello spazio aereo controllato; oppure
- b) una temporanea interruzione dei normali servizi di traffico aereo; oppure

c) la necessità di mitigare l'assenza di fornitura dei servizi di traffico aereo al di fuori dell'orario di servizio dei relativi enti ATS. 1.3 Tali spazi aerei sono identificati dall'ENAC e resi noti tramite pubblicazione in AIP-Italia o a mezzo NOTAM, insieme alla frequenza RTF in VHF, ai formati del messaggio e alle procedure da utilizzare.

DETTAGLI DELLE TRASMISSIONI

Frequenza RTF in VHF da utilizzare

La frequenza RTF in VHF da utilizzare è determinata e pubblicata dall'ENAC. In caso di temporanea interruzione all'interno dello spazio aereo controllato, l'ENAC può istituire, quale frequenza RTF in VHF da utilizzare entro i limiti di tale spazio aereo, una frequenza normalmente utilizzata per la fornitura del servizio di controllo di traffico aereo all'interno di tale spazio aereo.

Ascolto radio L'ascolto radio sulla frequenza TIBA deve essere mantenuto da 10 minuti prima dell'ingresso nello spazio aereo designato fino a quando viene lasciato tale spazio aereo.

Per un aeromobile in decollo da un aeroporto ubicato all'interno dei limiti laterali dello spazio aereo designato, l'ascolto radio deve essere iniziato prima dell'inizio del rullaggio e deve essere mantenuto fino all'uscita dallo spazio aereo.

Tempistiche delle trasmissioni

Una trasmissione deve essere effettuata:

- a) 10 minuti prima dell'ingresso nello spazio aereo designato diverso da ATZ o, per un pilota in decollo da un aeroporto ubicato entro i limiti laterali dello spazio aereo designato, appena possibile dopo il decollo;
- b) 10 minuti prima dell'attraversamento di un punto di riporto;
- c) 10 minuti prima dell'attraversamento o dell'inserimento su una rotta ATS;
- d) ad intervalli di 20 minuti tra punti di riporto distanti;
- e) da 2 a 5 minuti, laddove possibile, prima di un cambio del livello di volo;
- f) all'orario del cambio del livello di volo;
- g) dagli aeromobili in attraversamento di una zona di traffico aeroportuale (ATZ)
 - 1) entrando nell'ATZ;
 - 2) lasciando l'ATZ.
- h) dagli aeromobili in arrivo:
 - 1) entrando nell'ATZ;
 - 2) entrando nel circuito di traffico aeroportuale, specificando la direzione di atterraggio e le intenzioni in finale (finito, touch and go, basso passaggio);
 - 3) iniziando la manovra dichiarata oppure liberando la pista, in caso di atterraggio
- i) dagli aeromobili in partenza:
 - 1) prima di iniziare il rullaggio, comunicando nominativo, tipo aeromobile, direzione di decollo e destinazione;

2) prima di entrare in pista;

3) lasciando l'ATZ

j) ad ogni altro orario considerato necessario dal pilota

- Pag.4.9 **paragrafo 4.4.4 OPERATIONS NORMAL**, terza riga aggiungere “ **E, F e G per i voli VFR**”
- Pag 5.3 **inserire dopo il parag. (a) del 5.3.1 presentazione piano di volo**

(Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).

RAIT.4001 Presentazione del piano di volo (Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021)

a) In riferimento a SERA.4001 b)3), un piano di volo deve essere presentato prima di operare un volo IFR nelle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, a prescindere dalla classe di spazio aereo impegnato.

b) In riferimento a SERA.4001 b)5), l'obbligo di presentazione del piano di volo non si applica ai voli che attraversano i confini internazionali tra Italia e Repubblica di San Marino

c) In riferimento a SERA.4001 b) 6):

1) il piano di volo per un volo VFR notturno deve essere presentato almeno 30 minuti prima della partenza e deve contenere la previsione di un idoneo aeroporto alternato di destinazione;

2) il volo lascia le vicinanze dell'aeroporto quando sta uscendo dal circuito di traffico. Quando il volo non usufruisce del servizio di controllo del traffico aereo, il piano di volo non è richiesto per i voli effettuati in continuo contatto radio con lo stesso ente ATS dell'aeroporto interessato purché condotto all'interno dell'ATZ, anche se controllato

Gli aeromobili in VFR senza piano di volo che stabiliscono il contatto radio bilaterale con un centro informazioni volo o un ente informazioni volo aeroportuale, e che intendono proseguire il volo senza piano di volo, devono comunicare tale intenzione utilizzando la frase “NO FLIGHT PLAN” (SENZA PIANO DI VOLO) preceduta dal tipo di aeromobile e dalle regole di volo. La prosecuzione del volo senza piano di volo esclude la fornitura del servizio di allarme che sarà effettuata soltanto nel caso indicato in RAIT 10001-b)

RAI 10001 b) Per gli aeromobili che non hanno presentato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito limitatamente ai casi per i quali si riceva, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile sia menomata e che il volo necessiti di ricerca e/o soccorso.

- **Pag 5.9 sostituire tutto il parag. 5-3.7 –**

RAIT.4005 Piano di volo abbreviato

(Regole dell'Aria Italia (R.A.I.T.) ed. 4 del 13/05/2021” entrata in vigore il 1/09/2021).

Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo.

a) In riferimento a SERA.4001 a), è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR, o parti di volo VFR, effettuati con l'assistenza del controllo del traffico aereo che:

1) operano all'interno di un CTR o di una ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;

2) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di una ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;

3) entrano in un CTR o in una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;

4) attraversano una o più porzioni contigue di spazio aereo controllato.

5) non lasciano le vicinanze di un aeroporto se condotti in VFR notturno.

b) Il piano di volo abbreviato è presentato:

1) in radiotelegrafia, con una delle seguenti modalità:

i) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati;

ii) prima di interessare una TMA/CTA, al FIC competente per lo spazio aereo limitrofo;

iii) all'AFIU, nel caso di voli in partenza da aeroporti non controllati sede di AFIU situati all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile vale il precedente punto i);

all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile vale il precedente

oppure

1) per via telematica, quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati da ENAC

Nel caso il piano di volo interessi più spazi aerei controllati contigui, ciascun ente ATC è responsabile di rilanciare, attraverso azioni di coordinamento, le informazioni all'ente ATC successivo.

Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:

1) identificazione dell'aeromobile;

2) tipo dell'aeromobile;

3) punto, orario stimato e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTR o ATZ);

4) punto, orario stimato e livello di uscita (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);

5) eventuale punto e livello di uscita dallo spazio controllato a valle di quello impegnato (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);

6) numero persone a bordo.

f) In riferimento alla seconda parte di SERA.4001 d), per la presentazione del piano di volo

abbreviato durante il volo vale il seguente preavviso:

1) almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto previsto di ingresso in una TMA/CTA o in un'area a servizio consultivo;

2) almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto di attraversamento di un'aerovia o una rotta a servizio consultivo;

3) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo è presentato per accedere in un CTR o in una ATZ controllata.

g) Il servizio di allarme è fornito a partire dal momento in cui l'aeromobile, approssimando 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.

h) Il piano di volo abbreviato è considerato chiuso all'uscita dallo spazio aereo controllato, o dall'ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati. Oltre tale punto non è più fornito il servizio di allarme. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza ai casi per i quali si riceve, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile è menomata e che il volo necessita di ricerca e/o soccorso

- pag 5.14 5.4.1 sostituire la tabella 6 con questa tabella e con le informazioni sottostanti:

Altitudine ⁽¹⁾	Classe di spazio aereo	Visibilità in volo ⁽⁴⁾	Distanza dalle nubi ⁽⁴⁾
A o al di sopra di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A ⁽²⁾ B C D E F G	8 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
Al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL e al di sopra di 900 m (3 000 ft) AMSL, o al di sopra di 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A ⁽²⁾ B C D E F G	5 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A ⁽²⁾ B C D E	5 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
	F G	5 km ⁽³⁾	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua

- 1) Quando l'altitudine di transizione è minore di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, si deve usare FL 100 in luogo di 10 000 ft.
- 2) Sono inclusi a titolo orientativo per i piloti i minimi VMC per spazi aerei di classe A senza significare con ciò che i voli VFR siano ammessi negli spazi aerei di classe A.
- 3) Durante il giorno:

a) possono operare con una visibilità in volo ridotta ma non inferiore a 1 500 m gli aeromobili condotti:

- ad una IAS (Indicated air speed) di 140 nodi o meno che consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; oppure

- in circostanze nelle quali la probabilità di incontrare altro traffico è normalmente bassa, ad esempio in aree di basso volume di traffico o per lavoro aereo a bassi livelli.

b) gli elicotteri possono operare con visibilità inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni.

(4) Durante la notte:

a) il ceiling non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft);

b) negli spazi aerei di classe B C, D, E, F e G al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 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'acqua;

c) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta di cui alla precedente nota (3), lettere a) e b);

d) nel caso di zone montuose, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 8 Km e, per i velivoli la distanza dalle nubi deve essere di 3 000 m in orizzontale e 600 m (2 000 ft) in verticali. Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.

Sezione 7 al paragrafo 7.1 correggere invece che *Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia ed. 3 del 17 novembre 2017* con **Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia ed. 4 del 13 /5 /2021**.

- **Sezione 7** alla fine del paragrafo 7.1 aggiungere :

RAIT.14015 Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia ed. 4 del 13 /5 /2021.

Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra

In aggiunta a SERA.14015, si applica quanto segue:

a) Le comunicazioni radiotelefoniche terra-bordo-terra nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma devono essere effettuate in lingua:

1) inglese, per i voli IFR e per i voli VFR condotti al di sopra di FL 195, fatto salvo che la lingua italiana può essere utilizzata qualora faciliti la gestione di situazioni di emergenza;

2) italiana o inglese, per i voli VFR condotti a o al di sotto di FL 195.

b) 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

c) L'ENAC designa quegli aeroporti, diversi da quelli di cui precedente punto b), sui quali i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese, devono utilizzare la lingua inglese per le comunicazioni terra-bordo-terra anche quando in volo VFR

- **Pag. 7.4** alla fine del paragrafo SERA 14050 aggiungere:

RAIT.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia ed. 4 del 13 /5 /2021.

a) Gli aeromobili di Stato impiegati per attività di volo reale o addestrativa condotta per esigenze di pronto intervento, di ordine/sicurezza pubblica/protezione civile e dogana, devono trasmettere la parola "BAT" dopo il nominativo radiotelefonico completo, alla prima chiamata con l'Ente ATS;

b) Gli elicotteri impiegati nel servizio medico di emergenza HEMS, utilizzano la parola "HEMS" (pronunciata come parola intera) dopo il nominativo radiotelefonico completo.

c) Gli aeromobili impiegati nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR) utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dalla parola "RESCUE" seguita, in sequenza, dalle lettere "I", "L" (o "M") e da un'ulteriore lettera da "A" a "Z".

d) Gli aeromobili che svolgono attività di volo nell'ambito del trattato "Open Skies" utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dal gruppo di caratteri "OSY" (pronunciato come singole lettere) seguito dai due caratteri che identificano lo Stato Parte Osservante e da un'ulteriore lettera (T, D o F) che indica il tipo della missione.

e) Gli aeromobili in volo di collaudo e sperimentazione utilizzano il nominativo "PROVA" seguito da due cifre.

f) Gli aeromobili impiegati in attività di calibrazione e controllo in volo dei sistemi radar, delle radioassistenze e dei sistemi ottici di planata, utilizzano il nominativo “FLIGHT CHECK” seguito da due cifre

g) Utilizzano il termine “ULTRALIGHT” (ULTRALEGGERO) prima del nominativo radiotelefonico completo:

- 1) gli apparecchi VDS avanzati condotti da pilota VDS avanzato; e
- 2) altri apparecchi VDS autorizzati dall’ENAC ad usufruire dei servizi di traffico aereo nel contesto di specifiche attività.

RAIT.14091 Read-back su o in prossimità di una pista. Le comunicazioni e il read-back relativi ad operazioni su o in prossimità di una pista devono sempre includere il nominativo radio completo

GM2 SERA.14001 Osservazioni generali Quando viene fatta una chiamata generale “ALL STATIONS” (A TUTTE LE STAZIONI), con il significato che la chiamata è indirizzata a tutte le stazioni che probabilmente la riceveranno, non è prevista nessuna risposta a meno che le singole stazioni siano chiamate in successione per accusare il ricevuto

GM3 SERA.14001 Osservazioni generali Il termine “IMMEDIATELY” (IMMEDIATAMENTE) dovrebbe essere utilizzato unicamente quando è necessaria un’azione immediata per ragioni di sicurezza del volo. [ICAO Doc. 9432 – Manual of Radiotelephony, § 3.1.5].

- **Pag.7.13 sostituire tutto il parag.7.3 fino a pag. 7.22 con quanto riportato dall’ATM08B dal para 7 pag 83 fino al para 7.2.13 pag 94 (vedi risorse online www.aviolibri.com**
- **Pag.12.3 Art.691** togliere quanto riportato ed inserire al suo posto

art. 691 – Servizi della Navigazione Aerea- (**ANS** Air Navigation Services) - I servizi della navigazione aerea, conformemente alla normativa comunitaria in vigore, si distinguono in:

- Servizi del traffico aereo (**ATS** Air Traffic Services), che includono:
 - a) I servizi di controllo del traffico aereo (**ATC** – Air Traffic Control), comprensivi dei servizi di controllo di area (**ACC** – Area Control Centre), Servizio di controllo di avvicinamento (**APP** Approach) e del Servizio di controllo di aeroporto (**TWR**);
 - b) Il servizio di informazione volo (**FIS** – Flight Information Service);
 - c) Il servizio consultivo del traffico aereo (**ADVs** Advisory Service);
 - d) Il servizio di allarme (**ALRs** Alerting Service);

Fanno parte, inoltre dei Servizi di Navigazione Aerea:

- Il servizio di meteorologia aeronautica (**MET**);
- Il servizio di informazioni aeronautiche (**AIS** Aeronautical Information Service);
- I servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (**CNS** Communication Navigation Surveillance)